Л. Осипенко
Л. Жильцов
Н. Мормуль

АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЭПОПЕЯ

Подвиги, неудачи, катастрофы

Издательство АО "Берег"
г. Москва — 1994

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книга, написанная профессиональными моряками (Л.Г. Осипенко, Л.М. Жильцов, Н.Г. Мормуль), посвящена началу строительства атомного подводного флота, его офицерам, старшинам, матросам, а также нелегким проблемам аварийности подводных лодок и экологии.

- Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы
  - Предисловие
  - Глава I
  - Глава II
  - Глава III
  - Глава IV
  - Глава V
  - Глава VI
  - Глава VII
  - Глава VIII
  - Глава IX
  - Глава X
  - Приложения
  - Первоначальные этапы создания подводных атомных флотов США и СССР и арктические, походы ПЛА США, СССР и Великобритании
  - Предприятия и организации военного кораблестроения СССР
  - Некоторые аварии и катастрофы с подводными лодками США и СССР в 1960—1991 гг.
  - Промышленные, научно-исследовательские и учебные центры США, обеспечивающие проектирование, строительство, оснащение подводных лодок и обучение их экипажей
  - Планы ввода ПЛА третьего поколения в США и Великобритании
  - Тактико-технические данные подводного ракетоносца США “Огайо”
  - Тактико-технические данные атомного подводного ракетоносца СССР (России) “Тайфун”
  - Подводники, погибшие на дизельной лодке “С-80” 27 января 1961 г.
  - Подводники, погибшие на атомной лодке “Ленинский комсомол” 8 сентября 1967 г.
  - Список экипажа подводной лодки “К-129”, погибшего

8 марта 1968 г.
- Подводники, погибшие на атомной лодке “К-8” 4 июля 1970 г.
- Офицерский состав первого экипажа атомной подводной лодки “К-3”
- Список подводников экипажа атомной подводной лодки “К-19”, погибших 4 июня 1961 г.
- Список подводников экипажа атомной подводной лодки “К-19”, погибших 24 февраля 1972 г.
- Список подводников экипажа атомной подводной лодки “Комсомолец”, погибших 7 апреля 1989 года
- Об авторах

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22

Атомная подводная эпопея. Подвиги, неудачи, катастрофы
Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н.

Предисловие

Уважаемый читатель!

В 1996 году Российскому флоту 300 лет. В октябре 1696 Боярская дума под руководством еще молодого царя Петра I постановила: «Флоту быть». Коротко и ясно. Конечно, история русского мореплавания исчисляется не с этого момента, но регулярный Российский Военно-морской флот ведет начало с петровских времен.

В войнах на море Российский флот буквально с колыбели показал врагам свою растущую силу. В сражениях при Гангуте и Гренгаме, Чесме и острове Федониси, под Наварином и Синопом рождалась и гремела русская морская слава.

На трехсотлетнем пути Российского флота были и взлеты, и падения, и трагические события. В нашей литературе различные этапы развития флота освещены довольно неравномерно. Мы много знаем о временах парусного флота, его выдающихся флотоводцах — адмиралах Ф.М.Апраксине, Г.А. Спиридове, Д.Н. Сенявине, Ф.Ф. Ушакове, М.П.Лазареве, П.С. Нахимове и многих других. Но широкому кругу читателей менее известна история становления флота с паровыми энергетическими установками, создания после Крымской войны крупного броненосного флота. Наибольшим признанием в тот период пользовались основоположник тактического искусства парового флота адмирал Г.И. Бутаков и вице-адмирал С.О. Макаров, который развил тактику парового флота в своем труде «Рассуждения по вопросам морской тактики», ставшем достоянием мировой военной науки.

Мы уже говорили, что флот переживал и взлеты, и падения. И конечно, самый крупный урон его престижу нанесло поражение у острова Цусима в русско-японскую войну, несмотря на исключительный героизм русских офицеров и матросов. После этого поражения был сделан глубокий анализ того, что произошло, почему такое стало возможным. В советское время, может быть, благодаря Новикову-Прибою и его «Цусиме» больше писалось о том, что, мол, во всем были виноваты бездарные флотоводцы и главным образом вице-адмирал Рожественский, командующий эскадрой. Но было совсем забыто, что главная причина поражения коренилась в господствовавшей в то время системе бюрократического управления армией и особенно флотом. Наверное, мы, русские, несмотря на все революции, «перестройки», «путчи», мало делаем правильных выводов и

практических действий из нашей непростой истории.

Например, в конце XIX начале XX века Россия выполняла принятую кораблестроительную программу. К сожалению, она не отвечала задачам флота и потребностям будущих театров военных действий. Много разнотипных кораблей различного предназначения строилось на российских верфях и закупалось за границей И надо признать заслугой вице-адмирала Рожественского, что он эту разношерстную армаду (со скоростями хода от 9 до 18 узлов, разнокалиберной и разнотипной артиллерией и боезапасом, несовершенными, даже по понятиям тех лет, средствами связи и т.п.) без потерь довел до Японского моря.

Примерно такую же картину мы наблюдаем и в последующие годы, особенно после Великой Отечественной войны, в которой Военно-морской флот в тяжелой борьбе с врагом зарекомендовал себя мощной ударной силой, способной резко изменить обстановку на прибрежных фронтах, значительно облегчить им условия для выполнения оперативных и стратегических задач. В послевоенные годы наша страна высокими темпами восстанавливала и наращивала экономическое могущество. Отечественная наука сделала грандиозные открытия. Стало реальным поставить на службу защиты Отечества последние достижения в области ядерного оружия, атомной энергетики, радиоэлектроники и ракетостроения.

Реализация новейших открытий, воплощение их в средства вооруженной борьбы позволили флоту в кратчайший срок выйти на океанские просторы. Был взят курс на строительство современного океанского ракетно-ядерного флота, способного решать в войне стратегические задачи как оборонительного, так и наступательного характера.

Да, курс был взят правильный, но сколько на этом пути дров наломали. Например, Н.С. Хрущев после появления еще совсем несовершенных ракет так в них уверовал, что буквально «зарезал» артиллерийские крейсера, эсминцы, а заодно авиацию армии и флота. Корабли резали в строю, на стадиях окончания строительства, многие типы самолетов отправили под пресс.

При реализации курса на создание океанского флота только из-за волюнтаристской, бюрократической системы принятия решений, управления процессами развития страна создала мощного океанского монстра. Так как в комплексе задачи, силы для их решения, системы управления, оперативного, специального и тылового обеспечения не рассматривались, то было построено много типов кораблей (дизельных подводных лодок — семь серий, не считая опытных, атомных — семнадцать,

не считая опытных), которые некуда было ставить, так как система базирования не упреждала создание корабельного состава флота. Корабли простаивали в базе, поскольку их техническая боеготовность не гарантировалась качеством строительства, отсутствовала флотская судоремонтная база, которая создавалась тоже с огромным отставанием. К тому же судоремонтные базы работали неэффективно из-за отсутствия четкой системы заказов запасных частей, их учета, складирования и т.д. На все это накладывалась проблема разнотипности кораблей, их оружия, систем управления.

Почему так получилось, что коэффициент оперативного использования, например наших подводных ракетоносцев, не превышал никогда 0,25, а американских не опускался ниже 0,7? Ответ прост. Американцы создавали ВМС как систему, предназначенную решать конкретные задачи, а Советский Союз, вернее его командно-бюрократическая система, системно ни один вопрос не рассматривала и не решала не только в области оборонного строительства, но и в целом в экономике. Этой болезнью была поражена не только экономика и военно-промышленный комплекс, но и академическая и особенно отраслевая наука. Тому немало примеров, но я, уважаемый читатель, пишу предисловие, поэтому — ближе к делу.

История создания океанского ракетно-ядерного флота, доступная рядовому читателю, еще не написана в силу строгой секретности всего, что касалось строительства вооруженных сил страны и это в какой-то мере в условиях «холодной войны» было оправдано. И наверное не скоро будет полностью освещена. И представляемая читателю книга профессиональных военных моряков (Л.Г. Осипенко, Л.М. Жильцова, Н.Г. Мормуля), посвященная началу строительства атомного подводного флота, его офицерам, старшинам, матросам, а также нелегким проблемам аварийности подводных лодок и экологии, безусловно вызовет интерес военных моряков.

В книге на примере экипажа первого атомохода показаны условия, в которых рождалось новое в науке, революционное направление военного судостроения. Описаны и пороки бюрократической системы, окружавшей великое дело. Читатель сам по достоинству оценит труд авторов, в чем я уверен, как и в том, что ему будет интересно узнать скрытую еще недавно покровом секретности частичку истории своего Отечества.

Могу только сожалеть, что и в нынешнее «демократическое» время авторам долго не удавалось опубликовать свой труд на Родине. В 1992 г. книга была издана во Франции, в 1993 г. — в Испании и только после «апробации» на западном рынке нашла

дорогу к отечественному читателю.

адмирал,
кандидат военных наук,
профессор В. ПОНИКАРОВСКИЙ

Глава I

Н.Мормуль

Революция под водой

6 и 9 августа 1945 г., несомненно, поворотные моменты в истории человечества. Появление атомного оружия перевернет шкалу установившихся ценностей и изменит образ мышления. Мы вправе говорить о мире до и после Хиросимы.

Но все эти перемены, как и осознание свершившегося переворота, придут с годами. Пока еще человечество просто потрясено неоправданным никакими военными соображениями уничтожением двух японских городов и гибелью тысяч мирных жителей. Пока еще оно не догадывается, что (как это скажет позднее английский физик П.Блэкетт) атомная бомбежка Хиросимы и Нагасаки была не столько последним военным актом Второй мировой войны, сколько первым актом «холодной войны» против Советского Союза.

«США сегодня — самая сильная держава, нет никого сильнее ее, — заявил президент Трумэн. — Обладая такой силой, мы должны взять на себя ответственность и руководство миром»[1]. Иными словами, Америка была твердо намерена диктовать свою волю другим странам, нейтрализуя возможных претендентов на мировое господство. Первым из таких претендентов, разумеется, был Советский Союз.

Сразу после окончания войны Сталин прилагает массу усилий для создания социалистического лагеря в Восточной Европе. Это настолько беспокоит США, что Трумэн принимает решение об использовании атомной бомбы в Европе в случае возникновения «чрезвычайных обстоятельств». В прессе и в военных кругах все чаще раздаются голоса, требующие начать превентивную войну против СССР пока владение атомным оружием является монополией США. В 1953 г. американская администрация официально принимает новый курс, известный как политика с позиции силы и стратегия «массированного возмездия».

Ядерная стратегия США в послевоенные годы

На первых порах в качестве носителей атомной бомбы мыслились бомбардировщики дальнего действия. У США большой опыт боевого применения этого вида вооружения, американская стратегическая авиация имела репутацию самой мощной в мире, наконец, территория США считалась в значительной степени неуязвимой для ответного удара противника.

Однако использование самолетов требовало их базирования в непосредственной близости к границам СССР. В результате предпринятых дипломатических усилий уже в июле 1948 г. лейбористское правительство дало согласие на размещение в Великобритании 60-ти бомбардировщиков В-29 с атомными бомбами на борту. После подписания в апреле 1949 г. Североатлантического пакта вся Западная Европа оказалась втянутой в ядерную стратегию США, а число американских баз за рубежом к концу 60-х годов достигло 3400.

Но постепенно среди американских военных и политиков растет понимание того, что присутствие авиации на иностранной территории так или иначе связано с риском изменения политической ситуации в той или иной стране. Поэтому партнером в использовании атомного оружия в будущей войне все чаще видится флот. Окончательно эта тенденция укрепляется после убедительных испытаний атомных бомб у атолла Бикини. Военно-морским силам — в то время перевес США в этом виде войск был решающим — доверяется с тех пор выполнение крупнейших стратегических задач. Они уже способны оказывать непосредственное влияние на ход войны.

Здесь важно подчеркнуть, что мощь американского флота была направлена прежде всего против берега — стратеги Пентагона не рассматривали советский военно-морской флот в качестве соперника.

Принципиальные изменения во взглядах на роль и место ВМС в войне и на значение океанских театров военных действий происходят во второй половине 50-х годов. Учитывая расстановку сил на международной арене и ограниченные возможности советского флота, американцы отодвигают на второй план традиционную проблему защиты океанских коммуникаций. В 1957 г. на основании доклада специальной комиссии «Посейдон» этот вопрос был отнесен к второстепенным. Отныне для американских военных океаны стали лишь обширными стартовыми площадками для запуска носителей ядерного оружия. В море, где бы они ни находились, американцы чувствуют себя, как дома.

Усиленное развитие авиации и флота в ущерб сухопутных

сил наглядно прослеживается по распределению ассигнований. С 1955 по 1959 г. 60% средств на закупку новых вооружений направлено авиации, около 30% — флоту и морской пехоте и лишь около 10% — армии[2].

Стратегия «массированного возмездия», разработанная в США трансформируется в рамках НАТО в стратегию «щита и меча». Роль «меча» отводится стратегической авиации и ударным авианосцам США, «щитом» служат вооруженные силы стран-участниц Североатлантического договора, развернутые в Европе. Предполагалось, что вооруженные силы блока применят ядерное оружие независимо от того, пойдет ли на такую меру противник. В отношении Советского Союза ведение военных действий без использования атомной бомбы практически исключалось.

Эта военная политика сохраняла свое значение до начала 60-х годов. Лишь администрация Кеннеди пошла на частичный пересмотр стратегической линии, сумев правильно оценить изменения, произошедшие в расстановке сил на мировой арене.

Главной причиной этих изменений был рост военного могущества СССР. Здесь не место говорить о том, какой ценой он был достигнут, несомненно, однако, что экономическое развитие страны было принесено в жертву этому политическому выбору. Задача книги рассказать об одном из решающих эпизодов борьбы СССР и США за военное превосходство и о людях, чья самоотверженность позволила восстановить равновесие, не считаясь ни с какими лишениями.

Но сначала посмотрим, что же мог противопоставить СССР военной мощи США.

Перед войной СССР располагал одним из самых мощных подводных флотов — 218 лодок. Их перевес был особенно впечатляющим в Балтийском море — 75 советских субмарин против пяти немецких. В первые месяцы войны советские подлодки подверглись массированным ударам немецкого флота и авиации, а часть из них минными заграждениями была заперта в Финском заливе. Большие потери подводный флот понес в Черном море и на Севере. В результате в 1945 г. картина была печальной, особенно по сравнению с набиравшими мощь ВМС США.

«В период Второй мировой войны, после вероломного нападения японцев на военно-морскую базу США Пирл-Харбор (Гавайские острова) сроки строительства подводных лодок в США были сокращены почти вдвое. Продолжительность строительства одной дизельной подводной лодки американцами составляла шесть-семь месяцев. К концу войны у Соединенных Штатов Америки в строю находилось 236 подводных дизель-

электрических лодок.

Япония за период Второй мировой войны построила 114 подводных лодок, к моменту капитуляции она насчитывала 162 ПЛ, уничтожено было 130 единиц…

Великобритания за период Второй мировой войны потеряла 80 подводных лодок.

В Германии в течение шести лет Второй мировой войны действовало 1160 единиц ПЛ, из них она потеряла в результате боевых действий 651 подводную лодку и 98 единиц были затоплены экипажами в период капитуляции Германии.

В период Второй мировой войны немцы ежемесячно спускали на воду и вводили в состав ВМФ в среднем 25 единиц ПЛ, а за четыре месяца 1945 г. — 35 единиц.

За период Второй мировой войны подводные лодки воюющих стран потопили 5000 судов и кораблей общим водоизмещением 20 000 000 т»[3].

Сталин прекрасно знал, что несколько десятков немецких подлодок чуть не поставили на колени Великобританию, потопив около 2700 судов. Современнейшие линкоры — такие, как «Бисмарк» и «Рипалс», проигрывали единоборство скромным субмаринам. Именно поэтому после создания атомной бомбы в СССР приоритет был отдан массированному строительству подводных лодок для нейтрализации морской угрозы. По некоторым источникам, первоначальный сталинский план предусматривал сооружение 1200 лодок.

Ограниченные возможности дизель-электрических подводных лодок уже были очевидны. Разведка доносила: американцы создают подводный атомоход, с появлением которого изменилась бы стратегическая картина будущей войны. Трудно сказать, в какой момент у Сталина окончательно созревает решение приступить к строительству атомного подводного флота. Известно лишь, что в конце 1952 г. к заместителю председателя Совета министров СССР Вячеславу Александровичу Малышеву был вызван человек, имя которого оставалось тайной для общественности спустя двадцать лет после его смерти.

Закон Архимеда

Прежде чем приступить к основному повествованию, представляется необходимым объяснить, хотя бы схематично, что же такое подводная лодка и как она функционирует. Представьте себе громадную стальную сигару длиной более 100 м и

диаметром около 10 м, на концах заваренную сферическими крышками. В этом прочном корпусе подводной лодки располагаются реакторы, турбины, электротехника, вооружение, оружие, электроника, жилые помещения и различные системы, обеспечивающие жизнь людей и механизмов. Прочный корпус при погружении на глубину выдерживает сотни тысяч тонн давления забортной воды. Он покрыт легким корпусом, придающим обтекаемые формы подводной лодке. В таком корпусе формируются цистерны главного балласта, благодаря которым создается запас плавучести подводной лодки. Заполняя эти цистерны забортной водой, лодка погружается, вытесняя (продувая) из них воду сжатым воздухом высокого давления, подводная лодка всплывает.

Равенство удельного веса лодки и морской воды достигается с помощью вспомогательных цистерн. Изменяя в этих цистернах количество воды, добиваются указанного равенства. Эта операция называется вывеской, она обеспечивает хорошую управляемость лодки под водой. В общем, подводникам надо соблюдать закон Архимеда.

Для маневрирования по курсу и глубине служат рули — горизонтальные и вертикальные. Навигация лодки в надводном и позиционном положении обеспечивается набором выдвижных радиолокационных, радиотехнических и других антенн и перископами, в подводном положении — гироинерциальными системами и гидроакустикой. Иллюминаторов на подводных лодках боевого назначения не бывает.

В подводном положении, если лодка движется с большой скоростью, ее гидродинамический шум глушит собственную приемную акустическую систему, и она становится слепой и глухой. Поэтому для обнаружения айсбергов, рифов, мин, подводных лодок, надводных кораблей, ледяного покрова или каких-то подводных препятствий необходимо снижать скорость под водой до значений, обеспечивающих порог чувствительности акустической аппаратуры.

Обводы корпуса выполнены таким образом, чтобы лодка могла развивать под водой максимальную скорость. В надводном положении ее скорость значительно ниже, что объясняется громадным волновым сопротивлением и кавитацией винта.

Скрытность плавания

Наиболее уязвимым для противника делает подводный

корабль его шумность. Она складывается из шумов механизмов, устройств, винтов и гидродинамического шума. Шумовое поле служит достоверным источником довольно полных сведений о лодках, находящихся в подводном положении. По нему составляется акустический портрет, определяется тип лодки.

Кто первым обнаружил, тот и победил. А обнаружит первым тот, у кого ниже уровень шумности, так как ведущая роль в наблюдении за подводной обстановкой принадлежит пассивным гидроакустическим станциям с большой дальностью действия. Менее шумная подводная лодка при равных возможностях этих станций способна раньше выявить противника и выиграть дуэльную ситуацию. Более шумная не только раньше раскрывает себя, но вносит помехи в работу собственных гидроакустических средств. Поэтому одной из главных задач в подводном кораблестроении является снижение шумности.

Ныне существующие и разрабатываемые программы развития атомных подводных лодок США подчинены достижению и удержанию превосходства в дальности обнаружения и меньшей шумности. И в этом американцы преуспели, надо отдать им должное.

Институт ВМС США заявляет, что в случае войны, даже безъядерной, советские подводные лодки будут уничтожены через 12-15 суток после ее начала. Для подобной самоуверенности есть серьезные основания.

Американские лодки малошумны, что затрудняет их поиск средствами противника. К тому же они избегают активных методов эхолокации, выдающих местонахождение лодки-охотника, делая ставку на пассивное прослушивание. Вот данные американского исследователя Т.Стефаника о двух сопоставимых во многих отношениях лодках: американской «Лос-Анджелес» и советской «Виктор III». В сходных условиях они могут быть обнаружены на расстоянии соответственно 1-25 и 20-500 миль в глубоководных районах, 1-15 и 10-70 миль на мелководье. Нормы шумности для подводных лодок, которые установлены в нашей стране, значительно превышают американские. Из сказанного совершенно очевидно, что шумность подлодки определяет ее потенциальные возможности в бою.

Теперь, когда мы познакомились с некоторыми характеристиками подводных лодок, перейдем к основному повествованию.

Жизнь многих талантливых людей, занятых разработкой военной техники, проходит в безвестности. И когда (чаще всего после смерти) имена их, наконец, можно назвать, все равно они не сравняются по известности с теми из своих коллег, кто создавал гражданскую технику.

И технический, и научный авторитет создателя первого подводного атомохода среди посвященных был непререкаем. И все же, стремясь сопоставить его значимость с известной в стране личностью, некоторые авторы не нашли ничего лучшего, чем «Туполев кораблестроения». Жаль! Владимир Николаевич Перегудов вполне заслуживает того, чтобы о ком-то другом могли сказать: «Это Перегудов в такой-то области».

Судьба его, в чем-то выдающаяся, во многом повторила судьбы миллионов сограждан. В 1921 г. крестьянский паренек в лаптях приехал в Петроград, спасаясь от свирепствовавшего в Поволжье голода. За плечами девятнадцатилетнего Перегудова — тяжелый крестьянский труд, бои с теми, кого тогда называли белобандитами, впереди — строительство нового общества, в которое он свято верил, и защита его от врагов, от всего окружающего мира.

Перегудова притягивает флот. 16 марта 1921 г. X съезд РКП(б) постановил принять меры «к возрождению и укреплению Красного военного флота», и тремя месяцами позже Перегудов вступает добровольцем в ряды РККФ. В следующем году способный юноша уже курсант Военно-морского инженерного училища им Дзержинского.

Вскоре после того, как в 1926 г. он закончит училище, на Балтийском заводе в Ленинграде закладываются первые советские подлодки типа «Декабрист». Перегудову доведется быть членом комиссии по их приемке — к тому времени, в 1930 г., он закончит Военно-морскую академию. Следующую серию — знаменитые «Щуки» — он уже будет испытывать.

Блестящий инженер и математик, Перегудов близко сходится с создателями первых советских лодок. — Борисом Михайловичем Малининым и Михаилом Алексеевичем Рудницким. Он жадно впитывает опыт других, постоянно поражает коллег смелостью конструкторских решений. Вскоре ему поручают корпусный сектор при проектировании лодок типа «С», выполненном под руководством С.Г.Туркова.

Именно этот корабль, развивавший значительную надводную скорость и имевший большую по тем временам автономию плавания под водой, в годы войны совершил «атаку века». Ночью 30 января 1945 г. балтийская «С-13» под командованием А.И.Маринеско потопила немецкий лайнер «Вильгельм Густлов»

водоизмещением свыше 25000 т. Погибло более 6000 гитлеровцев, в том числе 3700 подводников, направлявшихся к месту службы.

Увлеченные инженерными решениями и служением своей стране конструкторы вовремя не обратили внимание на опасность, неумолимо надвигавшуюся на них. Первым арестовали Сергея Туркова, и следователь вызывал Перегудова, чтобы заставить его обличить врага народа и предателя. Перегудов, знавший Туркова с одиннадцати лет, отказался, хотя и понимал, что за этим последует.

Его берут зимней ночью, переворошив все бумаги. В камере стучит зубами военный с сорванными знаками различия — его взяли летом и на нем лишь легкая гимнастерка. Перегудов тут же снимает кожаное пальто, под которым они и спят, как братья. Товарищем по несчастью ленинградского конструктора оказался Константин Константинович Рокоссовский — выдающийся полководец надвигающейся войны, будущий маршал Советского Союза.

Сломить на допросах Перегудова не удалось. Он не подписал показаний ни на других, ни на себя, и возможно поэтому его через несколько месяцев освободили. Обещавший стать выдающимся кораблестроителем Турков из сталинских застенков не вернулся.

Еще один штрих к портрету. В 1943 г. при бомбежке Горького, куда было эвакуировано КБ Перегудова, погиб его единственный сын Миша. Вскоре после похорон они с женой Ниной Анатольевной взяли на воспитание мальчика из детдома. Позже выяснилось, что у ребенка был брат, и Перегудовы разыскали его. Надо ли говорить, что означал лишний рот в военные годы?

После войны семья вернулась в Ленинград. Перегудов уже был признанным мастером, определявшим развитие советского подводного флота, когда поздней осенью 1952 г. его вызвали в Москву, в Кремль.

Знаменательная встреча

Малышев, как это было принято в те времена, раскрыл карты сразу. Дизель-электрические лодки уже не отвечают требованиям времени: из-за ограниченной емкости аккумуляторных батарей они вынуждены всплывать через несколько десятков часов, скорость их ограничена, глубина погружения тоже. Лучшая лодка Второй мировой войны — немецкая XXI серии — могла пройти

под водой лишь 285 миль со скоростью 6 узлов.

А на суше уже достаточно освоен атомный реактор. Поставить его на лодку — это совершить революцию на флоте. Скорость утраивается, и при этом корабль с атомной главной энергетической установкой (ГЭУ) может месяцами не всплывать на поверхность. И американцы такую лодку уже создают. Опоздаем, преимущество у США будет такое же, как сразу после войны, когда у них была атомная бомба, а у нас — нет.

— Неволить не могу, Владимир Николаевич, однако во главе нового дела никого, кроме вас, не вижу, — подытожил разговор Малышев.

Огромного объема работы и ответственности Перегудов не боялся. Более того, грандиозный замысел захватил его. Но ему уже пошел шестой десяток, сказывались напряженная и трудная жизнь, к тому же стала мучить гипертония.

— Конструктор такое предложение, наверное, получает раз в жизни, — сказал Перегудов. — Но должен предупредить, боюсь, как бы не подкачало здоровье.

— Мы с вами одногодки, Владимир Николаевич, — заметил Малышев. — Должны выдюжить! А теперь не теряйте ни минуты — промедление может нам дорого обойтись.

Незадолго до того ВМФ в очередной раз «трясли». В распоряжении американцев оказались данные о состоящей на вооружении в СССР секретной акустической торпеде. И хотя речь шла о трофейной немецкой торпеде, сведения о которой к американцам могли попасть и другими путями, на флоте начались репрессии. Руководители этой темы адмиралы Л.М.Галлер, Г.А.Степанов, В.А.Алафузов были осуждены и посажены в тюрьму (в 1953 г. все они реабилитированы, Л.М.Галлер — посмертно). А министра ВМФ Н.Г.Кузнецова, звание которого приравнивалось к маршальскому, разжаловали в контрадмиралы и отправили служить на Дальний Восток.

Решив, что военные язык за зубами держать не умеют, Сталин счел необходимым поручить заказ первой атомной подводной лодки не ВМФ, а Министерству среднего машиностроения — оплоту военной промышленности СССР.

Реальная фантастика

Главным конструктором реактора был назначен академик Николай Антонович Доллежаль, а разработку парогенераторов поручили Генриху Алиевичу Гасанову. Оба были отмечены

самыми высокими наградами страны — Ленинской и Государственной премиями, званием Героя Социалистического труда (Доллежаль дважды) — и неизвестны никому, кроме узкого круга ученых и политиков.

Перегудов, Доллежаль и Гасанов вместе проведут долгие недели, запершись в рабочем кабинете и не отвечая на телефонные звонки. Ни один из них не знает, какой должна быть атомная подводная лодка в целом, каждый ясно представляет только свою часть. С утра до вечера конструкторы считали, чертили и снова считали. Постепенно были определены примерный вес и габариты атомной ГЭУ — без этого Перегудов не мог начинать проектирование корабля. Правда, оставалось не ясно, как будет вести себя атомный реактор на подверженной морской стихии лодке. Сложные маневры, качка на поверхности и обжатие корпуса на глубине... Может ли реактор работать в таких условиях?

С этой проблемой обратились к научному руководителю темы, академику Анатолию Петровичу Александрову. Один из крупнейших физиков, соратник И.В.Курчатова, вспоминает: «Перегудов мне понравился с первого взгляда, с первой беседы. Стало ясно, что он человек дела и глубоко знающий специалист. Хотя Перегудов был конструктором, но обладал он и глубоко научным пониманием вопросов, которые предстояло решить. С ним легко работалось, хотя и спорили немало... В моей жизни были два случая контактов с людьми, которых я мог бы приравнять, — это Курчатов и Перегудов. Обоих отличало невероятное чувство ответственности за порученное дело. Никогда не пытались с себя ответственность спихнуть, переложить на другие плечи. Перегудову можно было доверить все, и если он брался за что-то, беспокоиться не приходилось — сделает».

Все это время Перегудов постоянно ездил на действующий атомный реактор, общался со специалистами. Однако сюрпризы, которые его там поджидали, не шли не в какое сравнение с впечатлением, полученным физиками во время посещения подводной лодки.

«Я пришел в ужас от тесноты, — вспоминает академик Доллежаль. — Потом кто-то шутил, что меня пришлось протискивать между дизелями. Я сказал Перегудову: “Не понимаю, как тут люди могут существовать”. Он усмехнулся: “Подводники — народ особый, закаленный. А на нашей лодке мы условия жизненные поднимем.”»

Для работы над проектом были собраны лучшие конструкторские и научные силы страны: специалист по

турбинам Г.А.Воронич, корпусник В.П.Горячев, разработчик реакторного отсека П.Д.Дегтярев. С.Перегудовым работали В.П.Фуников, В.Я.Степанов, Ю.К.Баев, создатель электрооборудования А.Н.Убанов. Позднее в КБ пришли М.Г.Русанов, который после ухода Перегудова стал главным конструктором, Н.М.Быков, Г.Я.Светаев. В создании первой атомной большой вклад внесли и лауреаты Ленинской премии В.И.Першин, Г.И.Капырин, а также много других талантливых конструкторов, инженеров и организаторов производства.

Перегудов доверял молодым и смело продвигал их. Вот свидетельство одного теперь ведущего конструктора, имя которого назвать не могу: «При сдаче лодки я занимался важными операциями, в том числе кренованием. Руководство завода возроптало: “Чего младенца прислали?” А Перегудов веско ответил: “Я ему доверяю!” — Вопросов больше не последовало — таким авторитетом пользовался главный конструктор. Позднее я “прохлопал” ошибку в проекте, что обнаружилось “наверху”. Перегудов меня разносить не стал. Он учинил мне экзамен похлеще, чем в институте. Потом я понял: главный проверял мою профессиональную подготовку, чтобы уяснить, случайна ли ошибка или идет от незнания. На следующий день, остановившись у моей доски, он был как всегда внимательным, общительным, вдумчивым. Ведь он “ходил по доскам” не ради формы — садился рядом с конструктором, рассматривал чертеж, давал советы. Конструкторская интуиция у него была поразительная.»

При всей своей значимости Перегудов был начисто лишен высокомерия. Например, после разработки проекта ГЭУ Малышев потребовал, чтобы построили опытный стенд. Для него нужно многое, в частности гидротормоза, которые негде было срочно заказать. Перегудов распорядился обшарить свалки на заводах, и чтобы никому не показалось обидным заниматься таким делом, на одно из предприятий отправился сам. Именно он и нашел в куче выброшенных металлических конструкций то, что было нужно.

Столь же скромным он был и в повседневной жизни. В период всей работы над атомоходом Перегудов с женой и детьми жили в коммунальной квартире, где еще располагалось семь семей. Разумеется, главному конструктору не раз предлагали отдельную квартиру, но он неизменно уступал ее кому-либо из своих сотрудников, чье жилищное положение считал худшим.

Создавая лодку, которая должна иметь самое современное и разрушительное оружие, Перегудов сам был человеком чрезвычайно мирным. Редкие часы досуга предпочитал проводить

на берегу озера за рыбной ловлей. Охоту не любил, и хотя сыновья все же уговорили его купить ружье, он из него ни разу не выстрелил.

По сути дела, КБ Перегудова создало принципиально новый корабль: от внешнего вида до номенклатуры изделий. Чтобы понять это, достаточно сравнить фотографии первых атомных лодок — американского «Наутилуса» и советской «К-3».

«Наутилус» повторяет конструкцию корпуса дизельной лодки, обеспечивающую наилучшую мореходность в надводном положении. Перегудову же удалось преодолеть инерцию стереотипного мышления и создать форму, оптимальную для движения под водой. Он считал, что атомоход по своим качествам должен приближаться к торпеде, и старался убрать все, что мешало его полной обтекаемости.

Каплевидный нос лодки нарисован самим Перегудовым, его стараниями атомоход приобрел и китообразную форму. Недаром нестандартное мышление Перегудова так высоко ставил академик Александров: «Он не привязывался к готовым конструкциям. Искал возможности, которые казались фантастическими, а потом выяснялось, что они вполне реальны и даже целесообразны». Первому атомоходу повезло: за этот проект отвечали две столь незаурядные, но прекрасно ладившие и уважавшие друг друга личности, как Перегудов и Александров. Кстати, именно выдающемуся ученому удалось лучше всего выразить то, что совершил главный конструктор первого атомохода. В поздравительной телеграмме, направленной Перегудову в день шестидесятилетия академик Александров написал: «Ваше имя войдет в историю техники нашей Родины как имя человека, совершившего крупнейший технический переворот в судостроении, по значению такой же, как переход от парусных кораблей к паровым. Редко кому в жизни удается даже одно дело такого масштаба».

Однако до сих пор Владимир Николаевич Перегудов мало кому известен. И ни один корабль ВМФ не носит имя главного конструктора первого советского подводного атомохода.

В развитии атомного подводного флота СССР отставал от США на четыре-пять лет: «Наутилус» вступил в строй в 1955 г., «К-3» — в 1958 г. Но еще на стадии проектирования последней началась подготовка ее экипажа.

...Утром 15 сентября 1954 г. на подмосковной станции Пушкино в электричку, направлявшуюся в Москву, сел морской офицер — подтянутый, молодцеватый. Достал газету, но ему не читалось. Мысленно он вновь вернулся к полученному из Москвы приказу явиться в Управление кадров ВМФ к девяти ноль-ноль.

Он знал, что капитан-лейтенантов Москва обычно не вызывает, их дела решаются приказами по флоту. «Зачем я им понадобился?» — И капитан-лейтенант Лев Жильцов попытался выстроить логическую версию из событий последнего времени.

Глава II

Л.Жильцов

Первая ласточка

Заполнили мы кипу бумаг, сфотографировали нас и отпустили. В те годы не принято было объяснять, с какой целью требуются подробнейшие сведения о родственниках, давно уже истлевших в братских и персональных могилах. Мы могли только гадать: или на правительственные корабли хотят послать, или в дипломатическую академию, или в Китай.

Я думал о Китае — военными советниками туда многих посылали. В дипакадемию мне уже дважды предлагали поступать, но я отказывался — не мое это дело. Да и штурманом на правительственные корабли уже пытались назначить. Я тогда четко заявил: согласен служить где угодно, но только на подводных лодках. Оставался Китай. К тому же все вызванные офицеры были с лодок последнего новейшего проекта — 613. Их строили настолько интенсивно, что не успевали готовить кадры. И тогда была создана специальная бригада лодок, на которых буквально за месяц отрабатывался экипаж. Головная лодка «С-61», на которой я служил старпомом, и еще три были учебными базами.

Лето 1954 г. мы «не вылезали из морей», и думать забыли про заполненные анкеты. Экипаж за экипажем получали путевку в жизнь на новые подлодки. И тут впервые повезло — отпустили отдыхать с начала августа и до середины сентября. Поехали всей семьей, с двумя маленькими дочками, к родным под Москву и возвращались в Крым с солидным запасом картошки. В Севастополе тогда с ней было туго, а тут — своя: мамой выращенная и мною выкопанная.

На новом севастопольском вокзале сослуживцы встретили меня словами: «Ты вещи не выноси, а картошку давай нам — пригодится. Тебя вызывают в Москву, через два дня должен явиться. Так что выгружаться нет смысла.»

На день все-таки задержался — сдал дела на корабле. Собрали мы с женой скудные пожитки и навсегда распрощались с «курятником» с земляным полом под Малаховым курганом, который снимали. Товарищи подшучивали: «Вот, тихушник, съездил в Москву и провернул себе назначение». Так что

вернулись мы в Ивантеевку, где жили наши матери, моя — в одном подъезде, Лидина — в другом. Кстати, мы с женой знакомы с первого класса, за одной партой сидели. Она географом мечтала стать, я — моряком. Так и случилось: Лидия Михайловна стала преподавать географию, я — плавать. Тогда в школе мы только наш будущий брак не обговорили, это как-то само собой получилось.

Тайны Большого Козловского

День 15 сентября 1954 г. помню хорошо. Все время моросил дождь. Главной моей заботой было не опоздать. А что там для меня уготовили — дело второе. Я человек военный: куда пошлют, туда и поеду. Единственное, на чем всегда настаивал: на берегу служить не буду, пока возраст не выйдет. Ну, а служба на подводной лодке считалась самой трудной, так что все понимали — я не теплого местечка себе ищу. Но думалось о Китае.

Ровно в девять ноль-ноль я был в Управлении кадров ВМФ на Большом Козловском. Набрал номер, доложил. Ко мне спустился капитан-лейтенант Ишутинов, кадровик. Говорит, пропуск на вас заказан, оформляйте.

И вот я оказался в большой комнате, заставленной письменными столами. Неужели и меня ждет такой? — мелькнула тревожная мысль. На все мои попытки узнать, зачем вызвали и куда назначают, ответ один: «Терпение! Все скажут своевременно». Одну реплику только я уловил за спиной, пока Ишутинов готовил бумаги: «Первая ласточка!» Явно на мой счет, но тогда при чем здесь Китай?

Тут мне было предложено прочесть и подписать бумагу о неразглашении полученных сведений. Подписка бессрочная, и указывалось в ней, что за разглашение я буду нести ответственность в соответствии со статьей такой-то Уголовного кодекса. Впервые я столкнулся с такими строгостями.

После окончания «церемонии» Ишутинов пригласил меня следовать за ним. Мы долго шли по коридорам, поднимались по лестницам. Наконец Ишутинов нажал кнопку звонка, и офицер в довольно высоком звании открыл нам дверь с секретным замком и проводил в приемную. Ко мне подошел капитан 1 ранга. Я представился: «Капитан-лейтенант Жильцов». — «Еньков Александр Алексеевич. Мне поручено заниматься вашими делами. Я буду вашим непосредственным начальником». С меня

взяли еще одну подписку, теперь уже совсем грозную — о неразглашении сведений особой важности. Игра в темную, похоже, подходила к концу. Еньков завел меня в пустой кабинет, запер дверь на ключ изнутри и попросил сесть поближе. И только тогда, приглушив голос, сообщил:

— Вы назначены старшим помощником командира первой опытной атомной подводной лодки.

Еще я узнал, что командира лодки пока не подобрали, и всю работу по подбору, вызову, устройству и организации обучения экипажа предстоит возглавить мне.

Признаюсь, я опешил. Мне двадцатишестилетнему капитан-лейтенанту предстояло решать все вопросы в управлениях, где любой офицер был старше меня и по званию, и по возрасту. Документы, необходимые при формировании экипажа, придется подписывать у руководителей высокого ранга. А я не умел щелкать каблуками на паркете, и любимой моей формой одежды был промасленный рабочий китель.

Увидев мое замешательство, новый начальник поспешил меня «подбодрить»: по окончании испытаний новой подводной лодки лучшие офицеры будут представлены к высоким государственным наградам. Был, правда, тревожный нюанс: провести испытания еще не построенной лодки принципиально новой конструкции с еще не подобранным и не обученным экипажем предполагалось через шесть-восемь месяцев!

Поскольку и речи не могло быть о том, чтобы кому-то рассказать о моем новом назначении, пришлось срочно придумывать вразумительную легенду даже для самых близких. Труднее всего оказалось морочить голову жене и брату, тоже моряку. Я сказал им, что меня зачислили в несуществующее «управление по комплектованию экипажей подводных лодок». Жена не преминула вставить шпильку: «Где же твоя решимость плавать по морям и океанам? Или ты имел в виду Московское море?» Брат без слов подарил мне портфель — в его глазах я был конченным человеком.

Комментарий Л.Г.Осипенко

Естествен вопрос: почему на ключевую должность старпома атомной подводной лодки, в создании которой каждый шаг был шагом первопроходцев, из множества молодых, способных, дисциплинированных офицеров выбран был именно Лев

Жильцов? И назначен без предварительных тестов, даже без собеседования в Управлении кадров ВМФ. Сам он таким вопросом не очень задавался: «Служба вроде была нормальная, на пьянстве «не горел.» Ведь главный показатель на флоте — это пьянствует или нет», — вот и все аргументы, которые спустя десятилетия нашел адмирал Л.Жильцов.

Между тем причин для такого назначения было достаточно.

После того как из центра дается команда выделить для формирования экипажа подготовленных, грамотных, дисциплинированных, не имеющих взысканий и т.д., поиск нужных людей начинается прежде всего на Черноморском флоте. Служить туда рвались все: тепло, а летом — просто курорт. Не сравнить, например, с Северным флотом, где девять месяцев в году зима и шесть — полярная ночь. «Блатных» в то время еще не было, и попадали в это благословенное место самые способные. Лучшие выпускники военно-морских училищ имели право выбрать флот, на котором хотели бы служить. Жильцов окончил Каспийское училище 39-м из 500 с лишним курсантов, потом с отличием минно-торпедные классы. Из 90 человек только трое, кроме него, стали помощниками командиров. Год спустя Жильцова назначили старшим помощником на «С-61».

Лодка считалась образцовой во многих отношениях. Эта была первая, головная лодка самой большой послевоенной серии, которая своими техническими совершенствами во многом обязана инженерам третьего рейха. В то время на ней испытывались все новые виды оружия, новая радиотехническая и навигационная аппаратура. И люди на лодке подобрались соответствующие. Не случайно она была базой для подготовки десятков других экипажей.

Служил Жильцов без замечаний, как и его подчиненные, и вверенная ему техника. Хотя допуска к самостоятельному управлению он не имел, командир доверял ему лодку даже при таких сложных маневрах, как перешвартовка. И начальник штаба Черноморского флота, и командир бригады выходили в море, когда Жильцов был за командира. Наконец, что немаловажно, молодой офицер был отмечен инспекцией из Москвы за образцовое проведение политзанятий. Тогда считалось, что чем вы лучше подкованы политически, тем способнее руководить людьми.

Вот так из множества молодых офицеров был выбран Лев Жильцов.

Следующий день начался с радостного события: на Большом Козловском появился назначенный в тот же экипаж Борис Акулов.

Мы знакомы с 1951 г., когда в Балаклаву пришел дивизион новых подводных лодок. Акулов служил тогда командиром БЧ-5 (энергетическая установка на подводных лодках). Он был чуть старше меня — в 1954 г. ему исполнилось тридцать. Хотя мы и не были друзьями, но встречались часто, вместе ходили на танцы, пили пиво в Доме офицеров. Служили на разных лодках, но потом оказались в одной бригаде по подготовке экипажей. Бригада размещалась на берегу, и зачастую на дежурстве Акулов был у меня в подчинении. Парень он симпатичный, и я искренне обрадовался такому помощнику. Борис Акулов окончил Военно-морское инженерное училище им.Дзержинского в Ленинграде.

В первый день он прошел ту же процедуру приобщения к секретности, только теперь уже с моим участием. Нам было выделено рабочее место (одно на двоих), и мы приступили к формированию экипажа.

По иронии судьбы, управление, которому нас подчинили, занималось испытанием ядерного оружия для ВМФ. Естественно, в нем не было не только подводников, но и вообще корабельных инженеров. Поэтому при всем желании офицеров управления помочь нам, пользы от них было мало.

Рассчитывать мы могли только на собственный опыт службы на подводной лодке послевоенного поколения. Помогали нам и строго засекреченные бюллетени зарубежной прессы. Посоветоваться же было практически не с кем: во всем ВМФ к нашей документации были допущены лишь несколько адмиралов и офицеров так называемой экспертной группы, смотревших на нас, зеленых капитан-лейтенантов, свысока.

Параллельно с работой над штатным расписанием, мы с Акуловым изучали личные дела и вызывали людей, необходимость в которых была уже очевидной. Еженедельно, а то и чаще, с флотов нам поступали подробные «выездные дела», включавшие служебные и политические характеристики, карточки взысканий и поощрений. Естественно, нигде ни словом, ни намеком не упоминалось об атомной подводной лодке. Лишь по набору военно-учетных специальностей флотские кадровики могли догадываться о формировании экипажа для неординарного корабля.

На каждую вакансию представлялись три кандидата, отвечавших строжайшим требованиям по профессиональной подготовке, политико-моральным качествам и дисциплине. Их

дела мы изучали самым придирчивым образом, поскольку знали, что нас будет контролировать «другая инстанция», и если кандидатуру она отклонит, нам придется все начинать сызнова. Отсеивали по самым нелепым, как я и тогда понимал, признакам: кто-то ребенком оказался на оккупированной территории, у кого-то отец жены побывал в плену, а у кого-то, хотя в графе «национальность» и стояло «русский», отчество матери явно еврейское.

Прибывшие офицеры и мичманы попадали в трудное положение. Лодка еще только строилась, заниматься подготовкой было негде. Учитывая секретность нового назначения, рекомендовалось семьи пока не вызывать, а жить в общежитиях ВМФ за городом или у родственников. Даже приходить в управление на Большой Козловский после того, как были выполнены все формальности, связанные с зачислением в экипаж, не рекомендовалось без особой надобности. Все вызванные офицеры каждое утро с девяти до десяти звонили нам с Акуловым: «Докладывает старший лейтенант Тимофеев!» Ответ в течение двух месяцев оставался неизменным: «Звоните завтра в это же время». Два месяца понадобилось, чтобы полностью сформировать экипаж на бумаге.

Дисциплина офицеров, разбросанных по разным концам Москвы, особого беспокойства у нас не вызывала — отбирались лучшие из лучших. Лишь одного из них пришлось сначала строго наказать, а потом и откомандировать на прежнее место службы.

Если большинство наших будущих сослуживцев томилось праздностью, мы с Акуловым не замечали, как пролетали день за днем. Помимо рутинной работы, связанной с приездом людей, собеседованиями, размещением, нам приходилось решать вопросы, от которых зависела эксплуатация будущей лодки. Приведу один пример. Штатное расписание предусматривало на две ГЭУ лишь три управленца с минимальным на флоте окладом в 1100 рублей в месяц. Потребовалось несколько месяцев, чтобы доказать: лишь шесть инженеров могут обеспечить полноценную трехсменную вахту на ГЭУ. И как прав был первый заместитель председателя Совета министров СССР В.А.Малышев, предложивший позднее главнокомандующему ВМФ С.Г.Горшкову создать полностью офицерский экипаж — кузницу квалифицированных кадров для развития атомного флота. К сожалению, это оказалось невозможным, в том числе и по объективным причинам: кому-то нужно было выполнять тяжелые физические и вспомогательные работы.

К началу октября 1954 г. все офицеры находились в Москве, и назрела необходимость спланировать конкретно, кого и где

обучать. Было решено офицеров штурманской, радиотехнической и минно-торпедной специальностей направить в соответствующие институты и КБ, создававшие оборудование для лодки, а затем — на Северный флот, в Полярный, для стажировки на дизельных подводных лодках.

Другая, более многочисленная группа, включавшая командирский состав, офицеров электромеханической боевой части и начальников медицинской службы, должна была пройти курс обучения и практическую подготовку по управлению атомной энергетической установкой. К тому времени такую подготовку можно было осуществить лишь на первой в мире атомной электростанции (АЭС), пущенной летом 1954 г. в поселке Обнинском, в 105 км от Москвы. Тогда местонахождение АЭС считалось государственной тайной и поселок — впоследствии город Обнинск — был частично закрыт для въезда, а в отдельные зоны допускались только работающие по особым пропускам.

Управление ВМФ договорилось о нашей поездке в Обнинское для согласования конкретных планов и сроков на 2 октября 1954 г. Форма одежды — гражданская.

Лаборатория «В»

Накануне поездки я весь вечер, мобилизовав родных, готовил гражданскую одежду. По принципу «с мира по нитке» набрал полный комплект вплоть до широкополой зеленой шляпы. Всю дорогу до места встречи ехал в величайшем напряжении: с тех пор, как вылез из коротких штанишек, в жизни не носил ничего, кроме тельняшки и мундира.

Вместе с Александром Алексеевичем Еньковым и двумя наблюдавшими за созданием лодки офицерами мы отправились в Министерство среднего машиностроения. Доступ в него оказался сложнее, чем в Управление кадров ВМФ. Подписку мы давали уже на госзнаковской бумаге, а часовой рассматривал наши удостоверения личности вплоть до записи о регистрации брака. Позже мне сказали, что по инструкции он обязан изучать документ не менее 30 секунд.

Нас познакомили с министерскими руководителями, ранга которых я от волнения не определил, и с ответственным работником, уполномоченным решать все вопросы на месте. У подъезда нас ждал черный «ЗИМ».

В машине ехали в основном молча. Министерский представитель на переднем сидении погрузился в свои мысли, сказав водителю: «К Блохинцеву!» Дороги тогда вокруг Москвы были практически «немыми»: ни указателей, ни табло, только забрызганные грязью километровые столбы. Так что, куда нас везут, мы не знали и, будучи военными, вопросов лишних не задавали.

Я как самый молодой поместился на откидном сидении и наслаждался картинами золотой осени. Но когда мы проехали около сотни километров, я вдруг узнал места:

— Так я же здесь до войны был в пионерском лагере! А в Обнинском испанцы отдыхали. Мы к ним ходили играть в футбол. Вот, значит, куда вы нас привезли.

Представитель министерства обернулся и произнес строго:

— У нас не принято об этом говорить. Забудьте, где вы были.

Руководителем объекта, который назывался Лаборатория «В» Министерства внутренних дел, а позже стал Институтом ядерных исследований, был член-корреспондент Академии наук УССР Дмитрий Иванович Блохинцев. Он познакомил нас с делами и жизнью в Обнинском, внимательно выслушал наш рассказ о задачах и желательных сроках обучения офицеров. Мы согласовали время занятий и стажировки, а потом отправились посмотреть АЭС.

Ее директор Николай Андреевич Николаев отнесся к нашим планам освоить управление атомным реактором за два-три месяца скептически. По его мнению, на это должен уйти как минимум год. И пока он объяснял нам по демонстрационным схемам принцип действия атомного реактора, проводил по всем помещениям станции и показывал работу операторов на пульте, слова его приобретали все больший вес. Но мы продолжали гнуть свое и обсуждали с ним принцип распределения офицеров по сменам в период стажировки, сроки сдачи экзаменов на допуск к самостоятельному управлению и т.п. Николай Андреевич больше не возражал, а напоследок заметил, как бы в шутку:

— Ну что ж, наши люди уже несколько лет не были в отпуске. Так что вся надежда на ваших инженеров.

Забегая вперед, скажу: иронизировал он напрасно. Наша стажировка началась в конце января 1955 г., а уже в марте первые офицеры Вяч.Иванов, В.Еременко, Ю.Горбенко — сдали экзамен на допуск к управлению реактором. В апреле они сели за его пульт самостоятельно, и операторы станции ушли в отпуск. Справедливости ради отмечу, что работники АЭС и сам Николаев сделали все от них зависящее, чтобы помочь нам.

Но пока нашей задачей было переодеть всех офицеров в

гражданскую одежду, так как появление в Обнинском группы военных моряков немедленно выдало бы намерение Советского Союза создать корабль с атомной энергетической установкой. Поскольку выбор одежды на складах ВМФ был не ахти как богат, а офицеры старались несмотря ни на что следовать требованиям тогдашней скромной моды, одеты мы оказались в одинаковые шапки, пальто, костюмы, галстуки, не говоря уже о сверкающих блеском флотских ботинках. При отъезде в Обнинское в ноябре 1954 г. на перроне вокзала наша группа напоминала китайских студентов, обучавшихся в Москве. Это сразу подметили работники режима Лаборатории «В», и еще в бюро пропусков нам было предложено немедленно «огражданиться» и прежде всего не ходить скопом.

Первое знакомство с атомоходом

Параллельно с формированием экипажа полным ходом шло и создание самой лодки. Приближалось время созыва макетной комиссии и защиты технического проекта. И тут до главного конструктора — Владимира Николаевича Перегудова — дошла новость о стажировке будущих офицеров в Обнинском и уже назначенных старпоме и главном механике. Главный конструктор попросил срочно направить обоих офицеров к нему в Ленинград дней на десять.

Даже если бы мы не были назначены на первый атомоход, заинтересованность в нас объяснялась уже тем, что мы служили на лодках самого последнего поколения. Наш 613-й проект был, в отличие от кораблей военных лет, оснащен и локацией, и гидравликой, и множеством других технических новинок. Не случайно именно по этому проекту построено так много лодок, которые активно продавались за рубеж — в Польшу, в Индонезию. А мы, кроме того что плавали на этой лодке, имели еще и опыт испытаний и подготовки экипажей.

Сверхсекретное конструкторское бюро располагалось на одной из известнейших площадей Ленинграда на Петроградской стороне. Нас проводил до него встретивший в условленном месте сотрудник с заранее приготовленными пропусками. Напротив уютного скверика между двумя магазинами находилась неприметная дверь без опознавательных знаков. Открыв ее, мы оказались перед турникетом, у которого дежурили два охранника, похожие скорее на санитаров с той лишь разницей, что их белые

халаты топорщились на правом боку. А пройдя турникет, попали вдруг в царство самых передовых по тем временам технологий, где рождался первенец атомного флота страны.

Владимир Николаевич ждал нас. Он обнял Бориса Акулова, которого хорошо знал, так как тот начинал службу на лодках в Кронштадте вместе с сыном Перегудова Владимиром, тепло поприветствовал меня и попросил напоить нас чаем. Первым делом он отдал все необходимые распоряжения, касающиеся нашего устройства. «Товарищи приехали нам помочь, — говорил он. — Сделайте все, чтобы им было хорошо.»

Пока разговор шел на отвлеченные, семейные темы, Перегудов посетовал, что никто из его сыновей-подводников не попал в экипаж атомной лодки. «Конечно, мне бы не отказали, если бы я попросил за них, но совесть не позволила.» Сейчас такая фраза звучит странно, но тогда попасть в число первых офицеров атомохода было почти так же престижно, как несколько лет спустя быть зачисленным в отряд космонавтов. Затем Владимир Николаевич начал рассказывать нам о будущей лодке и ее отличиях от дизельных, на которых мы служили. Каждая фраза была для нас открытием — просидев два месяца в Москве, мы имели приблизительное понятие о будущем корабле.

Главная трудность заключалась в том, чтобы создать лодку, которая по всем параметрам превосходила бы американские атомоходы. Уже в те годы существовала установка, ставшая широко известной во времена Хрущева: «Догнать и перегнать Америку!» Наша лодка должна была дать сто очков вперед американской, которая к тому времени уже плавала — и плавала неплохо. У них один реактор, мы сделаем два с расчетом на самые высокие параметры. В парогенераторе номинальное давление воды будет 200 атм, температура — более 300°С.

Ответственные руководители особенно не задумывались над тем, что в таких условиях при малейшей каверне в металле, малейшем свище или коррозии должна немедленно образоваться микротечь. (Впоследствии в инструкции все эти параметры были снижены как неоправданные.) Значит придется загнать под воду тонны свинца для надежной защиты от радиации. При этом преимущества столь жестких условий эксплуатации представлялись весьма сомнительными. Да, высокие параметры работы реактора позволяли развивать под водой скорость не около 20 узлов, как у американцев, а минимум 25, то есть примерно 48 км/ч. Однако на такой скорости акустика переставала работать, и лодка неслась вперед вслепую. В надводном состоянии вообще не стоит разгоняться больше, чем на 16 узлов, так как атомоход может нырнуть, зарыться под воду

с открытым люком. Поскольку надводные корабли стараются не ходить со скоростью более 20 узлов, увеличивать мощность реактора не имело смысла.

В нашем первом разговоре Владимир Николаевич, конечно, не высказал всех сомнений. Лишь позднее мне пришлось самому подумать об этом и понять ненужность этой гонки за превосходством. Кстати, при испытаниях нашей лодки мы развили расчетную скорость в 25 узлов где-то при использовании 70-75% мощности реактора; при полной мощности мы бы достигли скорости порядка 30 узлов.

По всем техническим вопросам помощи от нас для КБ было, естественно, немного. Однако Перегудову хотелось создать подводникам оптимальные условия для обслуживания техники и жизни на борту в долгих походах. Предполагалось, что лодка должна быть в состоянии месяцами не всплывать на поверхность, поэтому условия обитания выступали на первый план. Цель нашей командировки была изложена так:

— Облазьте на макетах все отсеки, все жилые и бытовые помещения и продумайте, как их улучшить. Посмотрите, как оборудованы купе в железнодорожных вагонах, каюты на пассажирских теплоходах, салоны самолетов, вплоть до мелочей — где какие фонарики, пепельницы. (Хотя на нашей лодке не курили.) Возьмите все самое удобное, мы перенесем это на атомоход.

В разговоре с главным конструктором мы впервые услышали тревоги и опасения, связанные с тем, что лодка создавалась авральным порядком. Ответственным за заказ было Министерство среднего машиностроения, многие из сотрудников которого вообще не видели моря. КБ формировалось из сотрудников различных бюро, среди которых было много неопытной молодежи, а новизна решаемых задач оказалась не по плечу даже многим ветеранам КБ. Наконец — и это представляется невероятным! — в КБ Перегудова не было ни одного офицера наблюдения, плававшего на подлодках послевоенных проектов или участвовавшего в их строительстве.

— Вы мне нужны, как воздух! — сказал напоследок Перегудов. — Проверьте удобство подхода к технике, удобство эксплуатации, удобство замены и ремонта. Влезайте в любые мелочи, ругайтесь, спорьте! По всем вопросам не стесняйтесь обращаться прямо ко мне. Вот мой прямой телефон — звоните в любое время.

Макеты располагались в пяти разных местах города. Они были построены в натуральную величину в основном из фанеры и деревянных чурбаков. Трубопроводы и силовые кабельные трассы

обозначались пеньковыми веревками с соответствующей маркировкой. На одном из заводов смакетировали сразу три концевых отсека, а оба носовых прятались в подвальном помещении в самом центре Ленинграда неподалеку от гостиницы «Астория».

Не каждому подводнику приходилось видеть свою лодку в зародыше. Как правило, в работе макетной комиссии от плавсостава участвуют командиры соединений, их заместители, изредка флагманские специалисты, то есть люди, которым плавать на этих лодках придется от случая к случаю. А уж иметь возможность похозяйничать и обустроить помещения как можно удобнее — мечта каждого подводника.

За неделю мы с Борисом облазили все доступные и труднодоступные уголки будущего атомохода, благо наши стройные фигуры это позволяли. Иногда мы прямо на макете ножовкой отпиливали одно «устройство» в виде деревянной чурки и переносили его на более удобное место. Было видно, что размещали оборудование, не очень вникая в его назначение и требования, связанные с эксплуатацией. На всем лежал отпечаток адской спешки, в которой создавался атомоход. Сейчас любой корабль создается добрый десяток лет — он успевает устареть прежде, чем его начинают строить. А Сталин дал два года на все. И хотя его уже тогда не было в живых, как и Берии, но дух их по-прежнему витал над страной, особенно в верхах. Малышев был сталинской закваски: с него спрашивали без скидок, соответственно спрашивал и он.

На примере создания атомохода можно достаточно наглядно проиллюстрировать, как работала командно-административная система. Малышева вызвали и сказали ему (это мог быть сам Сталин): «Вам, товарищ Малышев ставится задача создания атомной подводной лодки. В вашем распоряжении любые средства, подключите все необходимые министерства и организации. Обеспечьте наилучшие условия для работы тов. Александрову, тов. Перегудову, тов. Доллежалю. Берите любых людей, все, что вам нужно.» Единственно (или почти единственно) возможный ответ звучал так: «Ваше задание понял, товарищ Сталин! Будет выполнено!»

Соответственно Малышев вызвал Перегудова и сказал ему то же самое применительно к его конкретной задаче. Перегудов находил нужных специалистов, переводил их к себе в бюро и наделял обширными правами и обязанностями на своем участке. Но человек, которому давали такую полную свободу действий, нес столь же полную ответственность за успех дела. При неудаче не принимались во внимание никакие смягчающие

обстоятельства и виновные в ней платили не только карьерой, но зачастую свободой и даже жизнью. При всей жестокости этой системы и порождаемых ею ошибках, с которыми мы столько раз сталкивались в процессе создания атомохода, она имела два несомненных преимущества: руководитель действительно наделялся большими правами, и всегда был конкретный человек, с которого можно было спросить.

Предлагаемые нами изменения касались не только бытовых удобств. Например, в ряде отсеков чисто из компоновочных соображений многие специалисты оказались сидящими спиной по ходу лодки. Даже в центральном посту пульт управления смотрел в корму, следовательно, туда же смотрели командир корабля и штурман. Для них левый борт автоматически оказывался по правую руку и наоборот. То есть они должны будут постоянно заниматься преобразованием левого в правое, как только садятся на свое рабочее место, и проделывать обратную операцию, стоит лишь им встать. Ясно, что такое расположение могло стать источником постоянной путаницы, а в аварийной ситуации — привести и к катастрофе. Разумеется, в первую очередь мы с Акуловым постарались исправить подобные несуразицы.

Существенной переделке подверглись и каюты, а также офицерская кают-компания. Нам уже тогда было ясно, что кроме основного экипажа на опытной и головной лодке постоянно будут находиться специалисты-атомщики, инженеры, занимающиеся испытаниями новых приборов, а в походах особой важности — представители командования. А мест в кают-компании было лишь восемь. Мы переоборудовали одну каюту, прибавив таким образом еще четыре места и заменив неизбежное в ином случае трехсменное питание на двухсменное. Но и этого оказалось недостаточно. Во время испытаний при нас было так много инженеров, специалистов и представителей командования, что питались мы в пять смен.

Бывало и так, что требуемые нами переделки наталкивались на сопротивление конструкторов отсека. Например, нам не просто было убедить их, что три мощные холодильные камеры на камбузе не заменят холодильника в кают-компании. На борту достаточно жарко, а закуска готовится сразу на всех, значит, уже вторая смена должна будет сливочное масло брать ложкой.

Кроме того, чтобы сгладить однообразие в питании, а главное в напитках, офицеры скидываются и образуют «черную кассу». В плавании положено по сто грамм сухого вина в день на человека. Для крепкого мужчины — немного, тем более, что спиртное считается хорошим средством против радиации. Поэтому кают-компания выделяет ответственного, который прикупает к этой

норме «Алиготе», а на воскресенье хотя бы по бутылке водки на четверых. Куда все это ставить? Конечно, в холодильник. О «черной кассе» мы, разумеется, умолчали (хотя для людей плававших это не был секрет), а вопрос наш сформулировали перед конструкторами так: «А если праздник или гости на лодке? Куда поставить шампанское или “Столичную”?» По-моему, подействовал именно последний аргумент, хотя менять что-либо конструкторам не хотелось — отсек был уже закрыт. «Ладно, — сказали нам, — попробуйте найти такой холодильник, чтобы пролез через съемный лист для загрузки батареи».

После работы мы с Акуловым пошли в электромагазин, благо тогда холодильники дефицитом не были, перемерили все и установили, что «Саратов» вошел бы, если с него снять дверцу. Ответственным за отсек не осталось ничего другого, как согласиться, и «Саратов» был торжественно установлен в макете кают-компании без демонтажа переборки.

Забегая вперед, скажу, что на макетной комиссии нам пришлось выдержать еще один бой за холодильник. Входившие в ее состав старые подводники, плававшие во время войны на «малютках», лишенных самых элементарных удобств, никак не хотели примириться с мыслью, что для кого-то многомесячное плавание могло сочетаться с минимумом комфорта. Для них наши просьбы предусмотреть электромясорубку или пресс для сплющивания консервных банок были ненужным «барством», только расхолаживающим моряков. Победа осталась за нами, но когда председатель комиссии, зачитавший акт, дошел до места, где говорилось о холодильнике, он оторвался от текста и добавил от себя под ухмылки и смех присутствующих: «Чтобы “Столичная” была всегда холодная».

Зачем, спросите вы, рассказывать о такой мелочи? Дело в том, что через несколько лет, в труднейших походах, нам множество раз приходилось отмечать с радостью, как необходима была наша настойчивость, и сожалеть о вещах, которые мы не сумели отстоять. Тем более, что мы боролись не только за свою лодку, а за десятки других, которые должны быть построены в этой серии. Но главный результат нашей работы оказался в ином. В ходе этой командировки была поставлена под вопрос вся концепция первого подводного атомохода, которая, на наш взгляд, была чистейшей авантюрой.

Лодка-камикадзе

Замысел боевого использования лодки, заложенный проектантами, сводился к следующему. Подводная лодка скрытно выводится на буксирах из пункта базирования (следовательно, якорь ей не нужен). Ее экспортируют в точку погружения, откуда она продолжает плавание под водой, уже самостоятельно.

В то время ракеты как носители атомного оружия еще не существовали, и средства доставки мыслились только традиционные: авиационные бомбы и торпеды. Так вот, нашу лодку планировалось вооружить огромной торпедой длиной 28 м и диаметром полтора метра. На макете, который мы впервые увидели в подвале одного из жилых домов неподалеку от Невского проспекта, эта торпеда занимала целиком первый и второй отсеки и упиралась в переборку третьего. Еще один отсек отводился под аппаратуру, управляющую ее запуском и движением. Электронных устройств тогда не было, и все это состояло из моторчиков, тяг, проводов — конструкция громоздкая и по нашим теперешним меркам чрезвычайно допотопная.

Итак, лодка, оснащенная гигантской торпедой с водородной голов-кой, должна была скрытно выйти в исходный район и с получением приказа произвести выстрел, введя в приборы управления торпеды программу движения по подходным фарватерам и момент подрыва. В качестве цели виделись крупные военно-морские базы противника — это был разгар «холодной войны».

На всякий случай на борту лодки в двух торпедных аппаратах оставалось еще две торпеды с меньшими ядерными зарядами. Но ни запасных торпед на стеллажах, ни торпед для самообороны, ни средств противодействия! В качестве объекта преследования и уничтожения наша лодка явно не предполагалась, как если бы она плавала одна в бескрайнем Мировом океане.

Выполнив задание, лодка должна была идти в район, где была назначена встреча с эскортом, откуда ее с почетом предполагалось буксировать к родному пирсу. Не планировалось ни всплытие атомохода во время всего автономного плавания (на борту даже припасался цинковый гроб), ни якорная стоянка. Но важнее всего было даже не отсутствие якоря и средств защиты самой лодки. Нам с Акуловым как подводникам сразу стало очевидно, что произойдет с лодкой при выстреливании торпедой таких размеров. Только масса воды, заполняющей кольцевой зазор в аппарате (диаметр которого 1,7 м), составит несколько тонн. В момент пуска вся эта водная масса должна выстрелиться вместе с торпедой, после чего еще большей массе, учитывая освободившееся место торпеды, предстояло вновь влиться внутрь корпуса лодки. Другими словами, при выстреле неминуемо

создастся аварийный дифферент. Сначала лодка встанет на попа. Чтобы выровнять ее, подводникам придется продувать носовые цистерны главного балласта. На поверхность будет выпущен воздушный пузырь, позволяющий тут же обнаружить лодку. А при малейшей ошибке или заминке экипажа она могла всплыть у берегов противника, что означало ее неизбежное уничтожение.

Но как уже говорилось, проект подводной лодки финансировался и создавался Министерством среднего машиностроения, и ни Главный штаб ВМФ, ни научно-исследовательские институты не произвели расчетов использования ее вооружения. Хотя заседания макетной комиссии должны были состояться до утверждения технического проекта, торпедные отсеки были уже построены в металле. А сама торпеда-гигант проходила испытания на одном из красивейших озер нашей необъятной страны, ожидая времени, когда ее присутствие на борту подводной лодки остановит преступные замыслы самых непримиримых «ястребов» агрессивного империалистического окружения.

Перегудов был конструктором; я даже не знаю, приходилось ли ему достаточно долго плавать на подводных лодках. Среди его сотрудников, конечно, были моряки. Например, Алексей Федорович Жаров в свое время служил командиром БЧ-5 надводного корабля или Иван Дмитриевич Дорофеев, прозванный «советский Риковер»[4], также был надводником. Оба они никогда не занимались специфическими вопросами эксплуатации лодки, в том числе дифферентовкой. Не думали об этом и подводники, служившие в Главном управлении кораблестроения. Видимо полагали, раз конструкторы делают так, значит, они все рассчитали. У семи нянек дитя без глазу.

И лишь после того, как с концепцией лодки ознакомились первые специалисты-эксплуатационщики, были даны задания изучить, насколько предлагаемый проект реален. Расчеты секции корабелов полностью подтвердили наши с Акуловым опасения относительно поведения лодки после выстрела. Более того, операторы Главного штаба ВМФ установили, сколько было не только в США, а во всем мире баз и портов, которые в случае начала военных действий могли быть с достаточной точностью уничтожены торпедой-гигантом. Оказалось, что таких баз — две! К тому же, стратегического значения в будущем конфликте они не имели никакого. Таким образом, предстояло немедленно разработать другой вариант вооружения лодки. Проект использования торпеды-гиганта был похоронен, изготовленная в натуральную величину аппаратура — выброшена, а перестройка носовой части лодки, уже выполненной в металле, заняла целый

год. В окончательном варианте лодка была оснащена нормальных размеров торпедами, как с ядерными, так и с обычными боеголовками.

Что касается якоря, то необходимость его была признана, и на все последующие лодки его ставили. Однако снабдить им уже разработанный атомоход технически оказалось настолько сложным, что наша лодка получила его только после первого ремонта. Так мы и плавали первое время без якоря. Когда приходилось всплывать, лодку разворачивало к волне лагом, и все время, пока мы находились в надводном состоянии, нас болтало боковой качкой. При якоре лодку бы разворачивало носом против ветра, и нас бы не качало. Хуже было, когда около берега лодку начинало ветром нести на камни — якорь в этом случае просто незаменим. Наконец, на базе нам приходилось, когда к пирсу не подойдешь, швартоваться за бочку — огромный плавающий цилиндр с обухом, за который цепляют причальный трос. На нее нужно было прыгать кому-нибудь из матросов, а зимой она обледеневает. Бедняге приходилось цепляться за нее чуть ли не зубами, пока не закрепит трос.

Уезжая из Ленинграда мы с Акуловым задали работы всем, но в том числе и самим себе. Нам стало ясно, что боевая организация службы и штат подводной лодки должны исходить из основного режима работы экипажа: подводное положение и длительное несение трехсменной вахты. Следовательно, нам предстояло немедленно переделать Табель командных пунктов и боевых постов, а также штатное расписание.

Макетная комиссия

Макетная комиссия, которая одновременно рассматривала и технический проект, начала работу после октябрьских праздников, 17 ноября 1954 г. В Ленинграде собрались представители всех заинтересованных организаций ВМФ и промышленности. Возглавлял комиссию контр-адмирал А.Орел, заместитель начальника Управления подводного плавания. Руководителями секций были опытные работники управлений и институтов ВМФ — В.Теплов, И.Дорофеев, А.Жаров.

Во главе нашей, командной секции был капитан 1 ранга Н.Белоруков, во время войны сам командовавший подводной лодкой. И все же какие-то вещи он решительно отказывался понимать.

— Вот еще, подавай им картофелечистки, холодильники, курилки! Как же мы во время войны плавали без всего этого и не умирали?

На секции его часто поддерживали такие же, как он, фронтовики. Возникали жаркие перепалки, из которых мы не всегда выходили победителями. Иногда, видя, как на меня наваливается сразу несколько старших, Акулов исчезал, и я знал: он пошел за поддержкой к Орлу.

Комиссия работала две недели. Кроме наших замечаний, которые она в основном подтвердила, было внесено еще более тысячи предложений по усовершенствованию конструкции лодки. Например, несмотря на достаточно хорошие технические параметры турбин, они не отвечали требованиям скрытности плавания. Окончательно развеялось заблуждение о назначении лодки: стрелять гигантской торпедой, плавать только под водой и входить в базу только на буксире.

Макетная комиссия дала заключение о необходимости внесения изменений в эскизный проект. В существующем виде технический проект не мог быть принят — по нему высказали особое мнение ВМФ, Минсудпром, Минсредмаш и другие организации. Их возражения докладывались на самом верху, в любом случае не ниже уровня зампреда Совмина В.А.Малышева.

Не только лодка создавалась организациями, которые не были ранее связаны производственными отношения либо вообще никогда не занимался осуществлением такого рода проектов. Долгое время не знали, кому подчинить ее будущий экипаж.

Как уже говорилось, сначала мы относились к Управлению кадров ВМФ. Когда мы вернулись с макетной комиссии в Москву, то узнали, что наши войсковые части переданы в подчинение Управлению кораблестроения. Теперь нами командовал инженер-контр-адмирал М.А.Рудницкий. Пройдет время, пока нас переподчинят по нашему прямому назначению — Дивизиону подводных лодок в Ленинграде. Но нами уже заинтересовалось Управление подводного плавания, которым тогда командовал контр-адмирал Болтунов. После работы в макетной комиссии ему о нас доложил А.Орел.

Попытка контрактного набора

Нас с В.Зерцаловым (старший помощник второго экипажа) вызвали в Главный штаб ВМФ. Мы приехали из Обнинского в

гражданской одежде, и на проходной нас, как подозрительных, задержал комендант. Пришлось делать отметку в удостоверении личности: «Разрешено ношение гражданской одежды при исполнении служебных обязанностей». (Долгие годы эта запись помогала нашим офицерам в самых невероятных обстоятельствах. В те годы было достаточно, например, с таинственным видом показать эту отметку администратору гостиницы, в которой не было свободных номеров, чтобы вас немедленно поселили.)

Болтунов внимательно выслушал все наши соображения по поводу обучения личного состава. Самые большие сомнения у нас вызывала возможность эксплуатации атомных подлодок личным составом срочной службы. Матросу, восемнадцатилетнему парню, едва закончившему школу, нужно минимум два-три годы, чтобы освоить по-настоящему новую специальность. На флоте тогда служили четыре года, значит, через год этот матрос уйдет и уступит место новичку.

Мы считали, что на рабочие места следовало набирать сверхсрочников или подписывать контракты с наиболее перспективными матросами первого-второго года срочной службы. Эти люди связали бы, если не всю жизнь, то по крайней мере долгие годы с новой профессией. Тогда появились бы профессиональная компетентность, стремление к совершенствованию мастерства, доведенные до автоматизма действия в нештатной ситуации.

Болтунов поручил мне и Зерцалову как можно скорее разработать специальное положение о контрактном найме личного состава срочной службы на атомные подводные лодки. Мы справились с этим быстро, но введено положение было... несколько лет спустя и просуществовало лет десять. Высший армейский, в том числе флотский, аппарат всеми силами сопротивлялся внедрению контрактной системы на наиболее ответственных военных объектах. Результатом этого упорства являлась, в частности, высокая аварийность на атомных подводных лодках. Лишь в мае 1991 г. разрешено в порядке эксперимента в ВМФ набирать по контракту сроком на 2,5 года матросов, прослуживших не менее шести месяцев.

Кроме необходимости набирать в экипаж матросов срочной службы беспокоило также отсутствие командира. Болтунов попросил нас перебрать в уме всех, кого мы считали подходящими кандидатами, и сообщить ему. Я сразу назвал имя своего бывшего командира «С-61» капитана 2 ранга Алексея Федоровича Надеждина, который, на мой взгляд, подходил на эту должность, как никто другой. К сожалению, его собирались назначить командиром соединения, и препятствовать

продвижению по службе было неразумно.

Через некоторое время раздался звонок из Управления кадров ВМФ: «Нашли вам командира! Смотрите обложку последнего “Огонька”». Лихорадочно ищем журнал. На обложке — головная подлодка нового проекта становится на якорь для парада на Неве. На мостике стоит офицер с мужественной и располагающей внешностью. А сказано про лодку, что она — образец выучки и порядка. Ну, слава богу, дождались отца родного! Однако радовались мы рано. Командир приехал в Москву, побывал повсюду, порасспрашивал друзей в Управлении подводного плавания. И ему, как и всем нам, задали традиционный провокационный вопрос:

— А свинцовые трусы ты себе отлил?

На этом вопросе он и сломался. Скоро вышел приказ о его назначении в управление. Я его не виню, наоборот, мне кажется он поступил с нами честно. Сразу взвесил для себя все за и против, и отказался, никого не подводя.

Что касается «прикола», то он был не единственным. Причем упражнялись в остроумии по этому поводу, как правило, люди, не имеющие никакого отношения к нашим экипажам. Я считаю, что единственный несомненный эффект облучения моих товарищей, работавших с реактором, состоял в перемене пола их детей. Раньше у всех у них были девочки, и лишь после работы на стенде пошли мальчишки.

Непростые ИТР тов.Жильцова

Я уже говорил, что обнинские специалисты довольно скептически отнеслись к возможности освоения реактора за два-три месяца. Военные, мол, откуда им знать высшую математику и физику? И первые лекторы, читавшие курсы морским офицерам, исходили из этой предпосылки. Но подход у них был диаметрально противоположный.

После вступительных, довольно общих и популярных лекций Блохинцева и его заместителя Красина за нас взялись два теоретика. Первый, Усачев, разжевывал любое новое понятие и после каждой фразы непременно осведомлялся: «Это понятно?» Так, как он объяснял, понятно было даже детям. Второй, Румянцев, едва произнеся несколько слов, принялся исписывать доску многоэтажными формулами. Заполнив ее до конца и нимало не заботясь о своей аудитории, он сказал: «Ну, это

понятно!». И перевернув доску, стал вновь заполнять ее формулами, явно испытывая на прочность своих студентов. И тут — о чудо! — Виталий Еременко тянет вверх руку.

— Есть вопрос, а почему вы написали так, а не эдак?

Лектор опешил: он никак не ожидал «подвоха» от молодых офицеров. А тут к Еременко приходят на помощь Вячеслав Иванов, потом Анатолий Благовещенский и другие офицеры. Пытаясь объяснить происхождение появившегося многочлена, Румянцев снова исписывает доску сверху донизу, но молодые инженер-лейтенанты опять на высоте и требуют новых доказательств. После нескольких таких «разведок боем» ученые убедились, что имеют дело с достойным «противником». И действительно, большинство моряков были выпускниками училища им Дзержинского, затем окончили курсы химиков с перспективой подготовки атомщиков. Так что очень скоро ученые привыкли к тому, что с ними вступают в спор морские офицеры.

График нашей подготовки сдвинулся в сторону опережения: вместо двух месяцев на теорию хватило чуть больше месяца. Уже в январские каникулы 1955 г. нас перевели на стажировку непосредственно на реактор, расписав по три-четыре человека в каждую из четырех смен персонала АЭС.

Принцип распределения исходил из главного: учить тому, что нужно на корабле. Будущие управленцы сели к пульту управления: один — оператором, второй — старшим оператором. Будущие командиры БЧ-5 включились в работу дежурными инженер-механиками смен, освоив потом и должности начальников смен. Старпомы также стажировались у начальников смен. Меня жребий свел с Ростиславом Леонидовичем Тимошенко. Во всех сменах персонал и стажеры быстро сработались, и уже через полтора-два месяца мы смогли приступить к сдаче экзаменов на допуск к самостоятельному управлению атомным реактором.

Параллельно спешным порядком заканчивалось строительство стенда нашей атомной установки. В отдельном здании, в подвальном помещении были смонтированы в натуральную величину энергетические отсеки подводной лодки со всеми вспомогательными механизмами, включая пульт управления. Правда, на настоящем корабле предстояло установить два таких реактора, по одному с каждого борта. Кроме того, вместо гребного винта на стенде стоял гидротормоз.

Руководили стендом Николай Робертович Гурко и Ростислав Васильевич Егоров, но персонала у них практически не было — лишь несколько слесарей, занимавшихся системами самого здания. В принципе, обслуживаться стенд должен был

специальной сдаточной командой, которая, как нам сказали, уже формировалась. Однако учитывая секретность работ и неспешность организации, от которой зависела выдача допуска, выйти на работу этой команде предстояло еще не скоро. Более того, уникальность нашей лодки состояла еще и в том, что испытания ГЭУ на стенде и даже на корабле проводились не заводской сдаточной командой, а нашим офицерским составом.

С радиацией на ты

Первая в мире Обнинская АЭС имела мощность 5 тыс. кВт, но никакой электроэнергии в сеть не давала — все уходило на эксперименты. Остальные атомные станции строились на основе приобретенного в Обнинском опыта. Здесь практически впервые люди столкнулись с радиацией на своем рабочем месте, отсюда и вся та вопиющая, с точки зрения современных понятий, вольность в ежедневном общении с невидимой опасностью.

Во время испытаний действующего стенда подводной лодки практически при каждом пуске образовывалась течь — происходил выброс радиоактивного газа, активного пара и аэрозолей. Наиболее значительные неполадки устраняли заключенные. В то время в Обнинском существовала колония, потом на этом месте выстроили учебный центр. Заключенные использовались на всех работах — от земляных и строительных до сложных монтажных. Они ходили строем, под вооруженной охраной; впереди несли знамя. Среди заключенных были высококлассные специалисты, в том числе сварщики. Иногда течи труб первого контура реактора возникали в таком месте, что подлезть к ним было невозможно. Приходилось варить, глядя на шов в зеркало. При серьезных авариях сварщик из заключенных знал, что дозу он получит огромную. Он имел право отказаться — и отказывался. Убедить его можно было только таким аргументом: «Получишь стакан спирта! Половину — до начала работы и половину — после». Этот довод неизменно имел силу.

Облучения хватало на всех. При первом пуске реактора его крышка оказалась негерметичной, и через нее пошла вода, непосредственно циркулирующая в реакторе. Как ее убрать? Матросы, старшины и офицеры надели резиновые перчатки, взяли тряпки, ведра и собрали всю воду, отнесли ее в могильник. Конечно, все нахватали доз.

Уже тогда у каждого был личный дозиметр, показывающий

суммарную дозу полученного за время работы облучения. Он выглядел, как авторучка и, когда ее вставляли в счетчик, показывал накопленную дозу. Но — вещь сегодня непонятная! — из гордости первопроходцев, воодушевленных сознанием служения своей стране, и страха быть отстраненными от дальнейшей работы большинство моряков оставляли время от времени дозиметр в гардеробе.

Из первой группы подводников значительную дозу радиации получили все управленцы. Примерно половина офицеров БЧ-5 накопила дозу, в десятки и сотни раз превышающую предельно допустимую. Борис Акулов, сыгравший такую большую роль в практическом становлении атомного подводного флота, умер в 57 лет от инфаркта, но уже с замененным костным мозгом.

Однако паники по поводу радиации в то время не было: «Кто не боится, то жить будет и работать будет!» Основным лекарством считалось (и считается до сих пор) спиртное. Утверждалось, что 150 грамм водки после работы снимает всю полученную радиацию и улучшает обмен веществ. Из людей, служивших на первой атомной подводной лодке, списаны по болезни в основном непьющие.

Кроме того, судить о полученной дозе радиации по индивидуальным дозиметрам довольно сложно. Эти приборы улавливают лишь прямое облучение — альфа, бета, гамма. Но помимо него в воздухе находились радиоактивные газы и аэрозоли, вместе с паром возгонялась и становилась активной пыль. Можно сказать, что сама атмосфера на АЭС была радиоактивной. Одно из подтверждений тому получено было так.

В Обнинское приехали выдающиеся физики И.Курчатов и А.Александров, незадолго перед этим побывавшие в Японии. Там им подарили «щелкунов» — дозиметры, подающие звуковой сигнал при определенном уровне радиации. Так вот, щелкать они начали, как только ученые вылезли из машины. Когда же они поравнялись с часовым, треск этот перешел в вой. Курчатов и Александров вернулись, попробовали пройти опять. Снова вой! Тогда и померили шинель солдата, Чтобы уменьшить опасность разглашения военной тайны, предельно ограничили число часовых: одни и те же люди изо дня в день получали дозы.

Даже у людей знающих и опытных отношение к радиации было простое: кому-то надо этим заниматься! У главного инженера Ростислава Васильевича Егорова обе руки обожжены. При аварии на первом атомном реакторе в Челябинске, производившем плутоний для атомной бомбы, ему с коллегами пришлось голыми руками растаскивать стержни, чтобы не допустить теплового взрыва.

Будущий экипаж атомохода приучал быть с радиацией на ты профессор Дубовский — трижды лауреат Сталинской премии (как утверждали, одна из этих премий, так называемый «ковер-самолет», давала ему пожизненное право бесплатно пользоваться всеми видами транспорта на территории СССР). Сам Дубовский был зеленого цвета от полученных в разное время доз. Он учил моряков складывать из бериллиевых брусочков массу реактора, а также размещать стержни аварийной защиты и регулирующие стрежни. Когда доходили до критической массы, и прибор начинал трещать, он командовал: «АЗ!» (то есть «аварийная защита!»). И тогда один из моряков, стоявший на тросе, отпускал его, и груз, привязанные к концу троса, увлекал своим весом стержни, которые и глушили реакцию. Моряков Дубовский привлекал не только как помощников. Он хотел показать им, что в конечном счете все зависит от их реакции: «Вовремя сбросите АЗ — все будет в порядке, замешкаетесь — пеняйте на себя!»

Комментарий Л.Г.Осипенко

Как и все авторы этой книги, Лев Жильцов относится к проблеме радиации спокойно, и на вопрос — большую ли дозу получил тот или иной подводник? — отвечает: «Что значит большую? Не смертельную же!»

Сам Лев Михайлович дозу получил, как он считает, небольшую. Объясняет это тем, что много занимался административными делами: обучением, боевой подготовкой, организацией, снабжением, в сменах у пульта не стоял. Зато до сих пор персонал станции использует командные слова, приспособленные Жильцовым. Именно он писал первые инструкции и видоизменил флотские команды — краткие и емкие — для потребностей станции. Так что и сегодня здесь можно услышать: «Стоп-турбина!», «Осмотреться в отсеках!», «Восьмой докладывает — замечаний нет!», «Товсь мотор!»

Но как и большинство его товарищей, время от времени Жильцов оставлял свой «карандаш» в гардеробе. Он тоже хотел плавать и боялся быть списанным до спуска подлодки на воду. Заплатил за это раком гортани и удалением двух голосовых связок.

Начиная с 1955 г. в течение двух лет мы вели как бы двойную жизнь: в Москве считались офицерами ВМФ, а на АЭС инженерно-техническими работниками. Служба режима дала нам кодированное название: «группа ИТР товарища Жильцова».

С каждым была проведена разъяснительная работа: мы приехали стажироваться на спецобъекте, никаких разговоров о флоте, никаких военных взаимоотношений — вести себя так, чтобы распознать нашу принадлежность к ВМФ было невозможно. Запрещалось обращаться друг к другу по званию: только по имени-отчеству или по фамилии с добавлением слова товарищ. Я и сейчас, сорок лет спустя, помню имена и отчества почти всех наших офицеров.

Проинструктировали нас и о том, как следует себя вести, если кто-нибудь из работников АЭС заведет разговор о нашей принадлежности к флоту. Конечно, очень многие на станции знали, кто мы такие на самом деле, но они не должны были ни говорить об этом, ни вступать с нами в контакт.

Разумеется, на практике все шло не так гладко. Нас выдавала выправка, тяга к хождению строем и в ногу. Помню первое впечатление о своих ИТР, когда по возвращении из Ленинграда мы с Акуловым впервые увидели их на территории станции. Прямо, как на плацу!

Бывали и проколы со стороны работников АЭС. Однажды во время игры в волейбол кто-то крикнул: «Ты моряку подай!» Об этом немедленно доложили службе режима. Ее начальник, Иван Сидорович Лейтан, по горячим следам собрал персонал и предупредил, что если подобное повторится, виновные будут уволены. В то время КГБ боялись, так что больше никаких мер принимать не пришлось.

Иван Сидорович, хотя его по профессиональной принадлежности и побаивались, был очень приятный человек — внимательный, обходительный. Никогда не кричал, не грозил. Когда один из моих матросов попал в милицию, а другой — потерял пропуск, он вызывал меня и только сказал: «Товарищ Жильцов, наведите у себя порядок».

Вообще работники КГБ на станции были не заметны — ее охраной занималось МВД. У режимников был специальный отдельчик в административном корпусе. Люди на станции работали проверенные, но и они проверялись по ходу работы. Уверен, что за нами никто не следил. А вот за тем, что говорится, контроль, конечно, был. В то время на всех режимных объектах

были осведомители. А на кораблях даже норма существовала: один осведомитель на двадцать пять человек.

Но какой бы строгой ни была секретность на АЭС, какие-то вещи все равно делались по-русски. Например, в разгар нашей стажировки прикатили на станцию с инспекционной проверкой восемь адмиралов. Мы маскировались вплоть до ботинок, а они все явились в морской форме. Больше того, нас с Акуловым заставили их сопровождать повсюду, а потом посадили с ними обедать за один стол на глазах ошеломленной публики!

Хочу заметить, что конспирация для флотских офицеров сохранялась очень долго даже после обнародования факта существования в ВМФ подводных атомоходов. Еще при нас было решено, поскольку воинскую выправку скрыть невозможно, переодеть всех стажеров учебного центра в форму КГБ, Даже сшили мундиры, которые мы, правда, одеть не успели. А наш будущий командир — Леонид Гаврилович Осипенко, впоследствии руководивший учебным центром в Обнинске, многие годы был единственным адмиралом-генералом: адмиралом ВМФ и генералом КГБ. Лишь несколько лет назад перестали ломать комедию, и приезжающие на обучение подводники ходят по территории АЭС во флотских мундирах.

Глава III

Л.Жильцов

Один на один с реактором

В июле 1955 г. в коридоре на Большом Козловском меня остановил А.Орел:

— Поздравляю, Лев, подобрали тебе командира! Толковый, хороший человек с Тихоокеанского флота. Фамилию специально не говорю — до приказа. Думаю, будет в самый раз.

Первым моим ощущением было огромное облегчение. Но потом появилась тревога. Что это за человек? Поладим ли с ним? Впишется ли он в уже сформировавшийся экипаж?

Через несколько дней раздался телефонный звонок, положивший конец неопределенности:

— Встречай своего командира! Капитан 2 ранга Леонид Гаврилович Осипенко!

Матросы

Прибытие командира совпало с крайне назревшей необходимостью вызвать с флотов личный состав срочной службы и сверхсрочников. Мы уже думали, что наши бумажные хлопоты подходят к концу, увы, они только начинались.

Встреча, оформление, фотографирование, переодевание, размещение... Это как раз было самым простым. Сложнее подготовить эту, в отличие от подобранных один к одному офицеров, довольно разношерстную публику к предстоящей службе на сверхсекретном корабле. И самое главное, привести их в норму в условиях, когда нет ни самой лодки, ни казармы, а вместо военного «ать-два!» обращаться друг к другу для маскировки можно лишь по имени-отчеству.

На матросов мало действовали привычные на флоте методы: угрозы по партийной линии или призывы к патриотическим чувствам. Они требовали всего, что им полагалось по закону, начиная с морского пайка и кончая бесплатным кино пять раз в неделю.

Неразрешимой проблемой оказалось питание личного состава в обычной столовой, где обедал и ужинал персонал нашего стенда. При существовавших ценах берегового матросского пайка не хватало на то, чтобы прокормить здорового двадцатилетнего парня, стоявшего по восемь часов на вахте. Чего мы только не придумывали в течение нескольких месяцев, чтобы выкрутиться!

Матросов разместили в отдельном двухэтажном доме, в котором был установлен казарменный порядок при полностью гражданских внешних атрибутах. Всего мы приняли 33 матроса и старшины срочной службы и шесть сверхсрочников, из которых холостяков поселили в казарме, а женатых, как и офицеров, на квартирах.

Жилищная проблема и по сей день одна из самых острых в армии. Помню, мне пришлось специально съездить в Баку для вербовки сверхсрочников. Первым вопросом, как правило, был такой: «Где мы будем жить?» Это понятно: людям по сути дела предлагалось вместе с семьей покинуть дом, чтобы месяцами, если не годами, жить неизвестно где. К тому же я, по соображениям секретности, не мог говорить ни о том, что лодка будет атомной, ни о месте будущей дислокации. Так что из всей спецкоманды только четверо мичманов дали согласие ринуться в будущее с закрытыми глазами. Двигало ими, как мне кажется, патриотическое чувство, на которое я особенно нажимал, любовь к подводным лодкам и не в последнюю очередь сознание того, что раз за ними из Москвы специально послали человека, значит в них действительно нуждаются. Не знаю, много ли людей в других странах согласились бы принять весьма туманное предложение из одного только чувства патриотизма.

Кстати, из четверых мичманов лишь один не осилил новую должность, и для него пришлось подыскать работу полегче. Что касается остальных, то Иван Гаврилович Шемелин был назначен на вторую лодку, а радиотелеграфист Иван Иванович Ершов и торпедист Александр Николаевич Крикуненко влились в наш экипаж. Именно вокруг них — первых сверхсрочников-атомщиков — формировались кадры подлодки. На это потребовалось около полугода.

Дело в том, что матросов к нам прислали самых разных: подводников, надводников, ремонтников, дисциплинированных и недисциплинированных. На занятиях с офицерами большинство из них заразились стремлением как можно скорее и полнее освоить атомную лодку. Других же, снабженных отличными характеристиками и девственно чистыми карточками взысканий, через непродолжительное время пришлось отправить обратно. И

выучка на кораблях, на которых они служили, была не на высоте, и замполиты, не дрогнув, подписали прекрасные характеристики людям, от которых хотели избавиться, и отделы кадров с легкой душой отфутболили их куда подальше. Не хочется называть имен, но отмечу, что особенно много неграмотных, ленивых и недисциплинированных матросов командировали нам с крейсера «Каганович» Тихоокеанского флота.

Тридцать лет спустя, на юбилее нашего стенда я встретил нескольких бывших «трудных», которых мы все-таки оставили в экипаже. Как гордились они тем, что их руками были пущены и освоены первые механизмы, как приятно им было вспомнить, каким трудом далась нам всем подготовка к службе на первом атомоходе.

Надо признать, что служба у матросов была не из легких. Весь личный состав расписан, как на корабле, на трехсменную вахту. Дневная смена заступала в 8.00 и уходила отдыхать в 18.00. А в перерывах между вахтами проводились занятия, как по боевой подготовке, так и политические. Последним везде уделялось особое внимание, но у нас проводить, как это требовалось инструкциями, три часа подряд за политбеседой оказалось невозможно. Политрук не переставал сокрушаться по этому поводу: «Приедет проверяющий — головы нам снесут! Никто не поверит, что на берегу матросы и офицеры устают больше, чем в море».

Однако это было именно так. Люди начали жаловаться. Матрос рассказывает: «Стыда не оберешься! Сижу в кино, рядом девчата. Слышу, толкают в бок: “Хватит храпеть! Иди спать в казарму!”»

Вслед за усталостью и недосыпанием, пошли жалобы на рваную одежду и обувь. Каждому срочнослужащему выдали всего по две вискозные рубашки, по одному костюму, а купить другие им было не на что. А носки? На смену и обратно люди шли пешком — разве на них напасешься? Добиваться дополнительной одежды бессмысленно. Как всегда у нас: кидаем на ветер миллионы и экономим копейки. Пришлось обходиться своими средствами. Раздобыли инструмент и материалы, чтобы чинить обувь, к счастью, среди матросов нашлись сапожники. На просьбу выдать новые рубашки у всех инстанций ответ был один: «Не положено!» Чтобы не зашивать дырки на локтях и не чинить манжеты, находчивый моряк брал ножницы и одним махом делал из рубашки тенниску.

То и дело среди матросов раздавался ропот: «Пусть лучше меня на флот спишут! Требуют в сто раз больше, чем по уставу, а положенное довольствие не дают. Где пять фильмов в неделю?

Где мертвый час? Где время на самообслуживание?»

Случались и срывы. Первым отправили в Москву, на гарнизонную гауптвахту одного электрика, старшего матроса В. Мера оказалась очень действенной, но вовсе не из-за жесткого режима. Посадить на «губу» было невероятно сложно: наказуемого надо переодеть в форму, перевести на питание в экипаж, выписать аттестат и еще дюжину разных бумаг. Процедура занимала двое-трое суток и связана была с двумя-тремя поездками в Москву. В итоге, начальник наказывал главным образом себя. Воспитательный же эффект строился на том, что, видя мучения офицера, нарушитель дисциплины чувствовал угрызения совести и старался больше дело до гауптвахты не доводить. Так что за год с ней познакомились считанные единицы, попавшие туда за самые серьезные проступки: пьянство или потерю бдительности (например, потерю пропуска). К тому же все эти нарушения произошли в начале нашей службы в Обнинском. Потом все притерлись и стали оберегать друг друга от ненужных хлопот.

Лишь раз недовольство матросов своим положением выплеснулось наружу, когда наш стенд посетил недавно назначенный главнокомандующий ВМФ адмирал С.Г.Горшков.

Важные посетители

Мы основательно подготовились к этому визиту, от которого зависело решение многих наших проблем, успешно обходимых чинами пониже. С.Г.Горшков прибыл с семью адмиралами, в том числе, с начальником главного штаба Фокиным и с заместителем главнокомандующего по кораблестроению и вооружению Исаченковым. На стенде, где проводились испытания, все прошло гладко, затем была запланирована встреча с личным составом.

По уставу встречать главнокомандующего полагается в установленной форме одежды, в строю и с оркестром — к этому он уже успел привыкнуть. Мы же были одеты в непривычную для начальственного взгляда гражданскую одежду, причем у многих матросов и старшин уже порядком обтрепанную. Галстуки тогда не все умели завязывать, да и из соображений секретности мы не особенно требовали, чтобы их носили.

В помещении было тесновато: матросы разместились за столами по три-четыре человека, сидели и проходах на табуретках. Командир встретил главкома как положено. Тот поздоровался, услышал дружное приветствие «Здравия желаем,

товарищ адмирал!» и разрешил сесть. Адмиралы расположились на стульях перед учебной доской, и Горшков начал разговор традиционным: «Ну, какие есть вопросы?»

По заведенному порядку, здесь должен был взять на себя инициативу командир, чтобы сделать краткий доклад с предложениями. Но Леонид Гаврилович почему-то замешкался. Этой паузы оказалось достаточно, чтобы встал матрос К. — один из тех, чьи карточки взысканий были чисты и кто первым осваивал московскую гауптвахту. Но смелости и настырности ему было не занимать.

— Разрешите, товарищ адмирал? Матрос К. Есть претензия.

Главком нахмурился — начало разговора было ему не по душе. И стола президиума нет, и внешний вид подчиненных непривычен, а тут еще обращение не по должности, а по званию. По неписаным флотским законам к начальству обращались по званию, если должность у него неказиста, и наоборот — если должность «звучит», про звание забывали. Тем более, когда рядом еще семь адмиралов, а главнокомандующий Военно-морским флотом он один.

— Докладывайте, товарищ матрос, — все же разрешил Горшков.

— Товарищ адмирал, мы прибыли сюда с кораблей, чтобы испытывать атомную установку, — начал К.

— Ну, что ж, замечательно, — поддержал его главком.

— Мы работаем днями и ночами, недоедаем, недосыпаем и не жалуемся. Нас постоянно пронизывают электроны, протоны, нейтроны и прочие альфа- и бета-частицы. Мы на это тоже не жалуемся. Но на флоте нас обували и одевали, а здесь — вот посмотрите на мою рубашку!

И К. продемонстрировал торчащие сквозь дыры острые локти.

— Хотите, могу и носки показать — хожу с голыми пальцами!

Главнокомандующий нашел взглядом Осипенко:

— Командир, в чем дело? Доложите!

— Товарищ главнокомандующий, мы обращались в вещевые органы и во все инстанции, — волнуясь, произнес Леонид Гаврилович. — Нам везде отказали.

— Товарищ Фокин, — сказал Горшков начальнику штаба. — В чем дело? Разберитесь!

Настроение главкома портилось на глазах. Не самый лучший момент, чтобы выходить с серьезными предложениями, идущими вразрез с установившимся десятилетиями порядком. Но другого случая могло не представиться. Я напомнил сидящему рядом Осипенко, что пора докладывать. «Попозже, не при всех, — шепнул он мне. — Давай, Лев, начинай ты, у тебя язык побойчее».

В какой-то момент мне показалось, что он меня подставил, но потом я понял его расчет: если мой доклад вызовет гнев, будет кому встать на мою защиту: есть он, командир! А если обрушатся на него? Кто тогда сможет прикрыть его и защитить дело?

В докладе я обосновал следующее положение: служба на атомных подлодках требует, чтобы освоивший специальность матрос проработал на своем месте не менее пяти-шести лет. Учитывая, что сверхсрочники, которым в то время сократили жалованье, массовым порядком демобилизовывались, а срок срочной службы сокращался на год, логичнее набирать по контракту добровольцев.

Главком слушал меня, постепенно багровея. Наконец, он не выдержал:

— Ну, вот что, хватит фантазерствовать! Да как вы могли додуматься до такого? Чтобы русский матрос служил за деньги! Занимались бы лучше носками да рубашками! — Горшков взглянул на Осипенко. — Доложите, командир, когда снять старпома — сегодня или позднее.

Он показал нам обоим рукой — мол, не возникайте — и сделал краткое выступление, в котором напомнил о святой обязанности служить, как того требует присяга, а не пытаться добиваться для себя особых условий или льгот.

После этого адмиралы и командир прошли в кабинет начальника стенда Н.Р.Гурко, где разговор продолжился. Я к нему допущен не был, и за эти тридцать-сорок минут передо мной прошла вся моя недолгая морская служба, которая была такой успешной. По иронии судьбы, все пять лет я служил под началом человека, который сейчас решал, когда меня снять. Я уже видел Горшкова дважды: сначала на «малютке», потом на средней лодке. Третья встреча могла оказаться для меня последней.

Тем временем совещание закончилось. Первым из кабинета вышел Борис Акулов и бегом ко мне:

— Лев, с тебя причитается! Ты снова старпом! Видел бы ты, как за тебя бились Гаврилыч и руководители стенда.

Мои старшие товарищи не только отстояли меня. Им удалось убедить главнокомандующего и его заместителей в том, что проблем, связанных с созданием атомохода, чрезвычайно много и решать их необходимо самым срочным порядком. Однако понадобилось еще совещание у заместителя председателя Совмина СССР В.А.Малышева, чтобы административная машина закрутилась по-настоящему.

Какие-то вопросы были улажены в ходе и сразу после визита главнокомандующего в Обнинское. Но две важнейшие проблемы — набор специалистов по контракту и питание срочнослужащих

— решить не удалось. Между тем вопрос о контрактном наборе был уже согласован в Управлении подводного плавания с Болтуновым и Орлом, и если бы не постепенно нараставшее раздражение главкома, мог бы решиться положительно. Вот так у нас, зачастую, важнейшие решения зависят от того, с какой ноги человек встал.

Мы же к осени должны были остаться без старшин, которым руководство АЭС дало понять, что все они могут рассчитывать на работу и жилье в Обнинском. Так что каждый из этих жизненно необходимых флоту специалистов стоял перед дилеммой: служить в опасных условиях при низкой зарплате на атомной подводной лодке или работать, прилично зарабатывая, в тихом и прекрасно снабжаемом городке.

Что касается питания срочнослужащих, то этот вопрос мог быть решен только министром обороны. Но обращаться по такому «пустяковому» делу к известному своим крутым нравом Г.К.Жукову никто не осмеливался. В конце концов нам предложили привезти две походные кухни для варки каши. Хорошая маскировка секретной части, скрывающей свою принадлежность к ВМФ! Так наши матросы и перебивались, как могли. В частности, все деньги, заработанные за рационализаторские предложения, а их было немало, шли на питание личного состава. (Как ни странно, больше всего толковых усовершенствований предложили те самые «трудные» матросы, от которых поначалу у нас было искушение избавиться.)

При всем моем уважении к заслугам маршала Жукова во время войны, должен сказать, что в деле создания атомного флота вклад его невелик, а ущерб ему он причинил немалый. Жуков вообще моряков не очень-то уважал, и Горшков наведывался к нему лишь в случае крайней нужды.

Именно Жуков после второго назначения на пост министра обороны СССР издал приказ, нанесший огромный урон институту сверхсрочников. До этого они получали в месяц от 1200 до 1500 рублей, деньги по тем временам достаточно хорошие. Приказ же ограничивал сумму довольствия 700 рублями без всяких надбавок. Разумеется, сверхсрочники побежали: у нас из шести набранных остался один электрик Ласточкин, который свое дело любил больше, чем благосостояние.

Примерно в это же время Жуков отменил столь разумное первоначальное решение, касающееся второго экипажа. Предполагалось, что после многомесячного похода в сложных условиях один экипаж идет в отпуск, а на лодке (после осмотра и необходимого ремонта) в море на боевое дежурство уходит второй экипаж. Так нас с самого начала и формировали: две

воинские части на одну лодку. (Кстати, подобным образом организована служба и на американских подводных лодках с той лишь разницей, что у них работали по контракту.)

Отменив решение о двух экипажах, министр обороны отбросил на годы назад нормальную организацию службы на подводных атомных лодках. Выкручивались мы за счет учеников. На каждой лодке было человек тридцать стажеров, которых мы использовали как полноценных работников. Подготовишь ученика, и можно матроса отправить в отпуск. Лишь через двадцать лет после создания атомного подводного флота недомыслие руководства было исправлено, и сейчас подводные атомные лодки в России эксплуатируются двумя экипажами.

Комментарий Л.Г.Осипенко

Вообще, не случайно старые военные называют период с 1955 по 1957 г. «жуковщиной». Как объяснить, почему прославленный полководец Великой Отечественной оставил после себя такую незавидную память на посту министра обороны? Может быть, сказывался возраст... Может быть, причина в том, что он уверовал в собственную непогрешимость, как это часто случается с людьми, наделенными огромной властью. И в мирное время Жуков действовал привычными для него крутыми мерами. Начались гонения, чистки, разжалования. Повсеместно вводилась муштра: без строя и барабанного боя нельзя было пойти ни в столовую, ни в баню. Лучшей частью считалась та, где в казармах койки были расставлены по струнке, на каждом предмете красовалась аккуратная бирка и матросы маршировали, как автоматы, поскольку вместо освоения специальности с утра до вечера занимались строевой подготовкой.

Экипаж первого атомохода избежал муштры, потому что он на гражданском положении отсиживался все это время в Обнинском. Но разгон сверхсрочников и вторых экипажей никто из старых подводников Жукову не может простить.

Экзамены

На стенде нашей ГЭУ в январе 1955 г. уже завершался монтаж оборудования, испытания отдельных систем и настройка приборов. Во всех работах обязательно участвовал экипаж

будущей лодки. Параллельно с представителями ОТК он следил за качеством монтажа и испытаний. В это время были проведены экзамены на допуск к самостоятельному управлению ГЭУ и обслуживанию технических средств на боевых постах, в отсеках и на командных пунктах БЧ-5. О них стоит сказать особо, поскольку тогда к обслуживающим реактор людям предъявлялись самые высокие требования. Пришлось «попотеть» и командирам, которым предстояло контролировать работу реактора с пульта дистанционного управления.

Экзамены проводились в кабинете начальника стенда или главного инженера, и участвовали в них, кроме Гурко и Егорова, начальники служб и представители Института атомной энергии, нескольких КБ и завода-изготовителя. Обязательным было присутствие будущего непосредственного начальника экзаменуемого, командира БЧ-5 Бориса Акулова, а также командира лодки или старшего помощника.

От Института атомной энергии будущих управленцев экзаменовал, как правило, директор — куратор нашего проекта, академик Анатолий Петрович Александров. Ему помогали тогда еще молодые ученые Борис Андреевич Буйницкий и Георгий Алексеевич Гладков. С глубокой благодарностью вспоминали наши инженеры практическую науку физических пусков реакторов, которую преподал им в то время Николай Андреевич Лазуков, также один из непременных экзаменаторов. С ними мы познакомились и даже сблизились в первые дни освоения нашей установки, и долго еще работа сводила нас и в море, и на берегу, как на испытаниях, так и на торжествах. Постоянно ученые чувствовали ответственность за свое грозное детище, которое они передавали в чужие руки, и делали все, чтобы мы как можно лучше узнали его характер.

Экзамен начинался с записи каждым экзаменатором в специальном журнале двух-трех вопросов по теории, знанию техники, эксплуатационных инструкций и т.д. На глазах экзаменуемого количество вопросов росло, как снежный ком, в среднем их набегало полтора-два десятка. На подготовку давалось пять-десять минут. Считалось, что если на пульте что-то случится, готовиться и листать справочники будет некогда.

Отвечать экзаменуемый мог начинать с любого вопроса, делая пояснения тут же рисунками в черновой тетради. Никакими пособиями, схемами и подсказками пользоваться не разрешалось — все нужно было знать и чертить на память. Если тот или иной ответ не удовлетворял экзаменатора, он вписывал в журнал один-два дополнительных вопроса. Если экзаменатор оставался удовлетворенным, вопросы мог задавать любой из

присутствующих. При ответах обращали внимание и на умение проявить находчивость, смекалку. Часто задавались каверзные вопросы, чтобы посмотреть, как человек будет выкручиваться в сложной ситуации.

Мы, представители командования, ставили два-три вопроса по организации службы или техники безопасности. В обязательном порядке каждый офицер должен был знать действия своих подчиненных в смене в случае возникновения той или иной ситуации: в эту минуту матрос в таком-то отсеке поворачивает такую-то ручку, а несколькими секундами позднее мичман в соседнем отсеке нажимает такую-то кнопку. Было чрезвычайно важно освоить эти действия теоретически, но все понимали, что предстояло еще подготовить соответствующим образом личный состав.

В результате экзамен для каждого длился полтора-два часа с лишним. Затем экзаменуемый выходил за дверь, а экзаменаторы обсуждали оценки за каждый ответ и проставляли их в журнал. В зависимости от результатов принималось решение: допустить к самостоятельной работе или назначить переэкзаменовку. После этого оценки и выводы сообщались экзаменуемому под расписку.

Нет сомнений, что если бы так экзаменовали на всех объектах повышенной опасности, не было бы у нас Чернобыля и других трагических событий, в том числе на подводном флоте. На нашей лодке, поскольку она была первой, нештатных ситуаций возникало достаточно и во время испытаний, и в походах, но личный состав всегда действовал уверенно и четко. А секрет простой: глубокие знания по специальной подготовке, строгое выполнение эксплуатационных инструкций и твердые практические навыки. А если удавалось проявить и находчивость, тем лучше. И в этом порядке, устанавливаемом в экипаже еще до спуска корабля на воду, залог безопасного плавания. Именно поэтому, отправляясь не в самом лучшем состоянии на Северный полюс, и экипаж, и командование нашей лодки были уверены в успехе.

Говоря о заложенных с самого начала добрых традициях, нельзя не отдать должное прозорливости нашего командира. Многие часы проводя на экзаменах, а потом находясь на пульте управления ГЭУ, Осипенко внимательно приглядывался к действиям корифея атомной науки А.Александрова, прислушивался к его рассуждениям. Вывод, который он извлек для себя и сделал основополагающим для всего экипажа, в глазах военных моряков казался странным: на подводной лодке главное — не вооружение, а ядерные установки, возможности и опасность которых до конца еще не выявлены.

Отсюда философия поведения экипажа на борту лодки: с атомной энергией обращаться только на Вы! Не браться за сложные операции, не отработав предварительно простые. Действовать без суеты и спешки. Не предпринимать ничего, не зная точно, какими могут быть последствия.

Этот же принцип положен в основу инструкций по управлению подводной лодкой при первых испытаниях на море. Те командиры, которые считали все эти строгости излишней перестраховкой, позднее на трагических примерах убеждались в их справедливости. Там, где личный состав обращался с новой техникой с легкостью циркового жонглера, где организация службы допускала нарушение эксплуатационных инструкций и где при испытаниях и эксплуатации ГЭУ действовали самонадеянно, неизбежно возникали аварии с тяжелыми последствиями.

Физпуск

Заканчивались последние наладочные испытания. Скоро предстояло загрузить активную зону реактора. Все операции — от первой до последней — проводились при действенном участии наших офицеров, хотя перезагрузкой активной зоны должна заниматься специальная группа физиков ВМФ, но она еще только-только собиралась на учебу. В любом случае за безопасность корабля отвечает командир, опирающийся на знания и опыт своих офицеров, так что мы должны были уметь все делать сами. Кстати, именно нам пришлось стать учителями первой группы физиков ВМФ.

Физический пуск реактора — это первое испытание возможностей полностью начиненной ГЭУ задавать необходимую мощность, а также попытка использовать аварийную защиту от неконтролируемого разгона. С ее помощью приводят регулирующие системы в положение, при котором реактор можно постепенно разгонять с нуля.

Чтобы было понятнее, приведу пример с автомобилем, который на подъеме удерживается на месте сцеплением: скатывание компенсируется вращательным моментом, и благодаря этому машину можно подавать на малой скорости.

При разгоне реактора тепловая мощность практически не вырабатывается, но аппарат (так для скрытости называли реактор) начинает «дышать». Это позволяет произвести необходимые расчеты реактивности, а также отладить приборы

контрольной и регулирующей аппаратуры.

Физпуск был назначен на утро 8 марта 1955 г., праздничный Международный женский день. Воскресенья и праздники вообще очень удобны для проведения ответственных испытаний: отсутствуют работники, в которых нет надобности, не отрывают от дела начальственные и прочие звонки. Как это часто случается, накануне что-то барахлило, кого-то не было на месте... Словом, готовность к пуску службы здания и представители контрагентов подтвердили лишь вечером.

Руководил операцией лично Анатолий Петрович Александров, а за пультом сидел Николай Андреевич Лазуков. Организации, принимавшие участие в создании ГЭУ, были представлены ведущими специалистами.

Все шло гладко, без каких-либо отклонений от планируемых мероприятий. Дрогнули стрелки индикаторов, в репродукторе раздались первые щелчки — сигналы пусковых ионизационных камер. Они зазвучали все чаще и чаще, пока не перешли в сплошной гул. Затем загрубляется шкала ионизационных камер, частота уменьшается в десять раз, но ее снова доводят до гула. Потом снова переключение шкалы — и так до позднего вечера.

По аналогии с требованием Корабельного устава к вахтенным офицерам сменяться только по завершении начатого маневра, Осипенко распорядился о том, чтобы заступившая смена осталась на постах до окончания испытаний. Академик Александров одобрил это решение. Он по своему обыкновению спокойно наблюдал за дружной работой испытательного расчета, лишь изредка обращаясь к какому-либо работнику. И разумеется, его никогда не оставляло хорошо известное нам чувство юмора.

Вот одна из родившихся в тот день острот, ставших частью нашего профессионального жаргона. Чтобы оценить ее, нужно знать, что плотность потока радиоактивных частиц обратно пропорциональна квадрату расстояния (R) от источника излучения. Иными словами, чем дальше вы находитесь от него, тем меньшую получаете дозу. На вахте была смена командира БЧ-5 второго экипажа Юрия Артемовича Агаджаняна. Он постоянно обходил отсеки, проверяя, все ли идет, как надо. В какой-то момент он срочно понадобился командирам. Раздалась команда: «Агаджанян! Где Агаджанян? Найти его!» Анатолий Петрович успокоил командиров: «Он только что был здесь! Не думайте, он не наращивает R-квадрат.» Острота эта была немедленно взята на вооружение подводниками, неизменно прибегавшим к ней, когда кто-нибудь из персонала, побаиваясь, старался держаться подальше от источника радиации.

Лишь в четыре утра мы разошлись по домам. Праздничный

день закончился. Наши бедные жены просидели весь день у накрытого стола в ожидании нашего возвращения. Предупредить их было невозможно, поскольку телефон тогда был лишь у крупных начальников. Да и утром никто им не объяснял, для чего понадобилось в выходной день идти на работу. Жены моряков понимают это, когда мужья в море. Но на берегу?!

Не все так просто

Для строительства атомной подводной лодки потребовалось сооружение специального цеха с эллингом на заводе и специального стенда. Цех уже действовал. Лодка строилась на стапеле с учетом изменений, внесенных макетной комиссией, переделывался не только носовой отсек, предназначенный для торпеды-гиганта, но и тот, в котором должна была размещаться аппаратура управления ею. Вместо этой аппаратуры устанавливались два дизель-генератора, устраняющие еще один элемент авантюризма в концепции лодки. Теперь в случае отказа или выключения ГЭУ можно было в качестве резервного источника питания рассчитывать не только на ограниченные в своей емкости аккумуляторные батареи.

Несмотря на столь значительные переделки, срок окончания строительства лодки определяли все же не они, а монтаж энергетических отсеков: реакторного, турбинного и, частично, турбогенераторного. Закончить его можно было только после получения результатов испытания ГЭУ на стенде и выдачи заводу окончательных рекомендаций.

Сразу после физпуска начались приготовления к выходу на мощность. Предстояло провести испытания на разных ее уровнях, в различных режимах работы турбины и всего турбозубчатого агрегата. Все пошло не так, как хотелось бы. При первом же разогреве контура теплоносителя, реактора, его систем образовывались течи. Приходилось немедленно охлаждать ГЭУ и устранять их способом, который уже описывался выше: собирать радиоактивную воду тряпкой в ведро и заваривать трещины. Попыток было предпринято несколько, после чего появились основания говорить о предварительном устранении целого ряда дефектов.

В конце 1955 г. под председательством вице-премьера В.А.Малышева было собрано совещание руководителей заинтересованных организаций. От Минсредмаша группу возглавлял Е.П.Славский, от Минсудпрома — Б.Е.Бутома, от

Министерства оборонной промышленности — К.Н.Руднев. Военно-морской флот на совещании представлял главнокомандующий адмирал С.Г.Горшков. Я в то время находился в отпуске, и от нашей группы на него были направлены командиры экипажей, командиры БЧ-5 обеих лодок и старпом второго экипажа В.Зерцалов.

После ознакомления с итогами испытаний были приняты решения с жесткими сроками выполнения поставленных задач. Выслушав главнокомандующего ВМФ, Малышев убедился, что руководство флота осуществило далеко не все необходимые меры по скорейшему созданию подводных атомоходов. Один из руководителей Обнинской АЭС подлил масла в огонь, доложив, что ВМФ до сих пор не может решить вопрос о питании старшин и матросов в столовой. Чаша терпения оказалась переполненной.

— О какой сумме идет речь? — рявкнул Малышев. Оказавшийся кстати Зерцалов не замедлил с ответом:

— К двум рублям нужно добавить еще рубль с копейками!

Малышев только развел руками. Он назвал общую сумму заказа, в которой стоимость питания срочнослужащих, была величиной, невычленяемой по своей ничтожности.

— Ни одной мелочи не можете решить без правительства, — заключил Малышев и обратился к заказчику, министру среднего машиностроения. — Товарищ Славский, добавьте морякам по полтора рубля на день. Они заслуживают не только этого. — А вы, Сергей Георгиевич, — повернулся к главкому Малышев, — видимо, еще не осознали всей важности создания атомного корабля. Имейте в виду — это будущее ВМФ.

Обсуждали на совещании и проблемы подготовки экипажа. Малышеву сказали, что осенью всех обучаемых придется уволить. Именно тогда он высказал столь логичное предложение: сделать экипаж целиком офицерским, за исключением разве двух-трех коков. В любом случае рекомендовал предусмотреть, чтобы в каждом отсеке вахту возглавлял офицер.

Значение этого совещания трудно переоценить. Состоись оно на год раньше, не было бы стольких трудностей при создании атомного флота. Да и наш экипаж удалось бы сохранить в его первоначальном виде и не растерять стольких ценных специалистов.

Надо отдать должное главкому: в короткий срок были сделаны все необходимые распоряжения, и флотская машина закрутилась. Вскоре появилась первая серьезная директива Главного штаба ВМФ по подводным атомоходам. Она была строго секретной и адресовалась только крупным руководителям.

С выходом директивы к нам в Обнинское повалили уже люди

серьезные, которым требовались подробные сведения по тому или иному вопросу. Наши офицеры едва успевали в перерывах между сменной работой писать различные справки и предложения. В частности, Инженерному управлению ВМФ было поручено срочно подготовить базу для лодки. Конечно, заняться этим вопросом ему бы следовало еще до того, как лодка поступила в чертеж. Теперь же все забегали, когда узнали, насколько сложны параметры компонентов, необходимых для жизнедеятельности корабля. К причалу нужно подавать пар такого-то давления, воздух такого-то состава, воду двойной очистки — бидистиллат...

Руководство военно-морских учебных заведений начало готовиться к преподаванию курса по эксплуатации атомных энергетических установок.

Другим важным результатом директивы Генерального штаба стал приказ о создании атомного учебного центра ВМФ в Обнинском. К нам прибыл вновь назначенный начальник учебного центра, капитан 1 ранга С. В подготовке личного состава он совершенно не разбирался и толком даже не понимал, что ему поручено делать. Видимо, просто оказался непригодным на кораблях, и его, как у нас водится, решили пристроить на «менее ответственную», но все же руководящую должность. Что С. умел делать в совершенстве, так это отстаивать приоритет своих интересов перед другими.

Под его нажимом руководящий состав лодок надолго был лишен возможности выполнять свои основные обязанности. Один занимался бумагами, второй наблюдал за рытьем котлованов и траншей под казармы, третий следил за сохранностью поступающих грузов, четвертый просто постоянно должен был находиться под рукой для того, чтобы отвечать на «трудные» вопросы. Благо нами была отработана неплохая организация службы, обеспечившая в период набега С. безаварийную эксплуатацию ГЭУ и удовлетворительную воинскую дисциплину.

Но даже если бы не было С. и его центра, командный состав теперь все равно бы с утра до вечера заседал — бюрократическая машина требовала ежедневный рацион. Где учить? Кого учить? Чему учить? Кто будет учить? Что необходимо предусмотреть в месте базирования лодок? Какие изменения следует внести в штатное расписание?

Сколько наезжающих в Обнинское посетителей, столько и справок.

Задания мы получали на месте и с вызовом в столицу. То и дело раздавался звонок: «Завтра к 9.00 представить проект предложений по такому-то вопросу». Ослушаться мы, естественно, не могли и всю ночь переделывали предложения,

посланные в слегка иной форме лишь неделю назад. Что поделаешь, каждый начальник считал для себя необходимым на всякий случай быть готовым к ответу своему начальнику. Так что мы, довольные тем, что нами теперь интересуются, проклинали чиновничью страсть к бумаготворчеству.

В 1956 г. нас, наконец, передали в подчинение Ленинградской военно-морской базе, которой тогда командовал капитан 1 ранга И.Д.Кузнецов, а начальником штаба был известный подводник Герой Советского Союза М.И.Хомяков. Штаб отдельного дивизиона строящихся и ремонтируемых подводных лодок состоял из опытнейших специалистов, помощь которых могла быть неоценимой.

В Ленинграде осели с семьями, хотя и на частных квартирах, все наши офицеры неэлектромеханических специальностей. Все прошлое лето они проплавали в качестве стажеров на подлодках Северного флота, а теперь под руководством дивизионных специалистов обучались на заводах и в институтах.

Мне же с тех пор работы прибавилось. Теперь с малейшим запросом или для сдачи финансовых отчетов приходилось ездить не в Москву, а в Ленинград. Например, я вез туда тщательно приклеенные билеты в кинотеатр для срочнослужащих — кино им полагалось по уставу, а водили их в обычный кинозал, другого не было. Представив эти оправдательные документы, получал возмещение. Из Ленинграда же возил денежное довольствие на обе войсковые части. Денег получалось так много, что садиться с ними в поезд я не рисковал. Сдавал их в сберкассу на аккредитив, в Москве получал деньги в сберкассе и вез в Обнинское машиной.

Хотелось начать, наконец, заниматься своим основным делом — плавать!

Северодвинск

И наступил день, намного приблизивший исполнение этого желания: Ленинградский дивизион лодок, которому нас подчинили, начал переезд к месту постройки первого атомного корабля.

В один прекрасный день мы узнали, что подразделение подводных атомных лодок существует и что офицеры и мичманы, служившие в Ленинграде, уже находятся в городе, где в годы первых пятилеток на болотистых северных берегах выросли гигантские цеха и эллинги судостроительного завода. До недавнего времени название этого города — Северодвинск —

держалось в секрете (от советского народа, поскольку заинтересованные западные спецслужбы знали его давным-давно).

Наши ленинградские начальники не могли расстаться с городом на Неве, и вместо них были назначены новые. Отдельный дивизион атомных подводных лодок возглавил 35-летний капитан 2 ранга А.И.Сорокин, а начальником штаба стал капитан 2 ранга Я.П.Петренко. Еще несколько офицеров решились променять ленинградские проспекты на грязные улицы, покрытые дощатыми тротуарами, с деревянными зданиями и бараками. Зато белые ночи здесь оказались светлее и продолжительнее, чем в Ленинграде.

Городу предстояло вырасти на наших глазах — и вширь, и вверх. Подступающие к самым домам болота по окраинам города исчезали навеки под намытым песком, лужи на прямых, как в Ленинграде, проспектах покрывались асфальтом. Одним из самых привычных звуков в то время был грохот копра, забивающего мощные сваи то в мерзлый, то в топкий грунт. Новоселья в Северодвинске были столь же распространенным праздником, как и дни рождения.

С учетом предстоящего строительства подводных атомных лодок рос и военный квартал, непосредственно прилегающий к флотским частям. Первый четырехэтажный кирпичный дом предназначался семьям офицеров и сверхсрочников четырех экипажей будущих атомоходов.

Завершалось строительство и нашего корабля. Особенно порадовали нас интерьеры лодки, над обустройством которых работал коллектив архитектурно-художественного бюро. На макете внутренние помещения выглядели, как произведения искусства. Каждая каюта покрашена в свой цвет, но все краски — матовые: по замыслу дизайнеров ни один отблеск не должен был раздражать взор усталого подводника.

На других лодках по поводу столь изысканной цветовой гаммы были высказаны возражения. Заводу подобрать колеры несложно, а как быть боцману, если понадобится что-то подкрасить? Где тогда взять краску бледно-сиреневого или серовато-салатного оттенка? Не знаю, как у других, но на нашей лодке макет был перенесен в полном соответствии с замыслом, а краски продержались вплоть до ремонта, о котором речь еще впереди.

Мебель для лодки была изготовлена по специальному заказу закарпатскими мастерами из местных ценных пород деревьев. Не знаю, растет ли в этой местности лимонное дерево, но именно из него сделан великолепный длинный стол для кают-компании,

задуманный также в случае нужды и как операционный. Стоил он столько же, сколько легковой автомобиль.

Верхом роскоши было огромное зеркало, служившее одной из переборок. Правда, оно лопнуло от обжатия при первом же глубоководном погружении. А носовая переборка была выполнена в виде летнего пейзажа: луг с парой березок, пасущаяся среди трав и цветов лошадка, бойко отмахивающаяся от назойливых слепней. Милая русскому сердцу картина как бы раздвигала стены столовой и навевала приятные воспоминания дюжине сидящих за столом едоков. Не нравилась она лишь одному из замполитов, который позже признался: на политзанятиях она отвлекала людей от глубин марксистской философии.

Глава IV

Л.Осипенко

Испытание лодки

Последний период стажировки экипажа на строительстве лодки занял больше года: с января 1957 по апрель 1958 г. Школа, которую проходили подводники в это время, казалась нам чрезвычайно важной, поэтому на совместном партийном собрании экипажа, коллектива завода и военной приемки мы поставили вопрос о том, чтобы с первых швартовых испытаний всей техникой управлял личный состав лодки, а не заводская сдаточная команда.

Но сначала о том, что такое швартовые испытания.

В принципе, это — проверка работы всех установок и механизмов корабля, когда он уже спущен на воду, но еще пришвартован к пирсу. Лодка при этом многое из того, что необходимо для функционирования ее установок, получает либо с берега, например, электричество, либо с других кораблей, как это было с паром. Однако на практике испытания начинают еще в цеху, если проверяемые системы не зависят от другого оборудования. Это — самый ответственный для завода-изготовителя период после монтажа. В сущности, завод проверяет: насколько построенный им корабль соответствует замыслу. Из числа лучших заводских специалистов назначался ответственный сдатчик корабля. На первых порах им был опытный инженер Николай Николаевич Довгань, а позднее его сменил Алексей Алексеевич Овчинников.

Помимо швартовых, проводятся ходовые испытания, когда лодка полностью автономна и фактически работает в режиме, в котором ей предстоит плавать. И те, и другие контролируются военной приемкой, то есть представителем заказчика. Она следит как за нормальной работой техники в соответствии с расчетными параметрами, так и за правильным проведением испытаний. Военная приемка выступает как требовательный покупатель.

После того, как построенный корабль полностью испытан и замеченные недоработки исправлены, завод и военная приемка подписывают акт о готовности корабля к эксплуатации. Затем назначаются государственные испытания, где обе стороны уже

вместе отвечают перед правительственной комиссией за соответствие тактико-технических данных лодки проектным. Здесь уже проверяется работа не отдельных установок, а способность корабля в целом выполнять свое предназначение.

Зачастую корабль выходит на ходовые испытания, когда еще по отдельным системам не выполнены швартовые. Какой-либо поставщик не предоставил вовремя необходимую технику, что же из-за этого всю работу останавливать? В таких случаях в акте о проведении швартовых испытаний оговаривалось: такой-то механизм должен быть установлен, испытан и сдан личному составу.

Швартовые испытания позволяют экипажу приобрести необходимые навыки обслуживания механизмов. Разумеется, сложная техника преподносит сюрпризы. Выходить из трудных, иногда даже аварийных ситуаций помогает высокая теоретическая подготовка инженеров, их дисциплинированность при работе на пульте, соблюдение главного правила, раз и навсегда установившегося на нашей лодке: с атомной энергией быть на Вы!

Спуск на воду

Приближался день спуска корабля на воду. Больше всего тогда боялись, как бы кто-нибудь не увидел или, паче чаяния, не сфотографировал атомную подводную лодку. Поэтому ее постарались максимально замаскировать: на рубку натянули парусину, все выступающие части обшили фанерой, позаботились и о том, чтобы на берегу не оказалось посторонних.

Даже число присутствующих на спуске строго режимного объекта предельно ограничили. Зато начальство было представлено в полном составе — помимо академика Александрова, который прошел с нами все ответственные этапы, прибыл главнокомандующий ВМФ С.Горшков, министр среднего машиностроения Е.Славский, председатель Государственного комитета СССР по судостроению Б.Бутома, первый секретарь Архангельского обкома Логинов, представители основных управлений ВМФ.

У всех было ясное сознание того, что они присутствуют при историческом событии. Еще бы, спуск на воду первой советской атомной подводной лодки, которой предстояло изменить соотношение сил в военном противостоянии с империалистическим лагерем! Однако этот спуск был не похож

на то, что обычно показывают в кинохронике. Не было красавца-корабля, картинно скатывающегося со стапелей и разрезающего носом пенящуюся воду под звуки оркестра и аплодисменты собравшихся.

Нашу лодку спускали бортом. Нужно было выкатить ее на специальных тележках из цеха, где она строилась, к спусковому стапелю. И уже по нему лодку, установленную на новые тележки, на тросах постепенно опускали в воду. Постепенно означает: в течение нескольких часов, практически целый день.

При спуске экипаж лодки находится внутри прочного корпуса. Во-первых, это позволяет, когда корабль уже достиг водной поверхности, открыть клапана цистерн главного балласта и продолжать спуск уже за счет собственного веса лодки. Во-вторых, по ходу спуска постоянно делаются остановки для проверки герметичности. Опустили лодку на один метр в воду — дается команда: «Осмотреться в отсеках!» И экипаж самым тщательным образом обследует лодку, чтобы убедиться: все закрыто и довернуто. И так до следующего метра погружения.

Шампанское, правда при спуске лодки было, как заведено! Однако соблюсти традицию оказалось непросто. Ведь нос лодки представлял собой сферу, обтянутую резиной, и единственным жестким местом, о которое могла разбиться бутылка, было ограждение горизонтальных рулей.

Моряки — народ суеверный. Если не разобьется шампанское в момент спуска, то все, кому придется плавать на лодке, будут поневоле вспоминать об этом в критические моменты. Мужчины переглянулись: кто рискнет взять это на себя? Тут кто-то, кстати, припомнил, что хорошо, когда шампанское о борт разбивает женщина. И отважная женщина нашлась: молодая сотрудница конструкторского бюро уверенно взяла бутылку за горлышко, размахнулась и...

Бутылка точно приземлилась на металлическое ограждение. Брызнула пена, и все облегченно перевели дух. В это же время Борис Акулов разбил бутылку шампанского в реакторном отсеке. Он это сделал мастерски — матросы потом два дня собирали осколки.

При выходе на открытое пространство не обошлось без курьеза. К вечеру поднялся сильнейший ветер, который в мгновение ока снес всю старательно придуманную маскировку. Полетели над причалом тенты, загудели листы фанеры. Так что лодка наша родилась на свет, как и полагается, голенькой, если не считать спрятавшего рубку деревянного сарая и маскирующего хвостовое оперение ящика.

Патрулировавшая в окрестностях завода группа охраны

обнаружила на берегу зевак, желавших своими глазами увидеть вновь спускаемый корабль. Назначение его не всем было понятно, и это порождало оживленные споры. Действующие по инструкции охранники принялись призывать людей расходиться, и делали это следующим образом:

— Товарищи, расходитесь пожалуйста! Ничего интересного здесь нет — спустили на воду первую атомную подводную лодку.

Получив столь компетентное объяснение, люди удовлетворенно расходились. Как потом выяснится, в иностранные разведывательные органы эта информация не попала: многие из собравшихся на берегу имели какое-то отношение к секретным объектам и особенно не болтали языками. Да в то время и боялись говорить лишнее...

По нашей части первый спуск на воду прошел благополучно. Лодку отбуксировали в бухту и пришвартовали, уперев носом в плавкран. Случилось это в апреле 1957 г.

Зверь на привязи

Директор Северодвинского судостроительного завода Евгений Павлович Егоров сразу согласился с нашим предложением доверить экипажу охрану и обслуживание лодки, хотя стояла она еще у стенки одного из цехов завода и ответственность за нее нес именно он.

Егоров понимал, что сдаточная команда завода послана на учебу в Обнинск слишком поздно, и при всем старании наших офицеров и местных физиков к моменту швартовых испытаний на заводе не было ни одного инженера, способного управлять атомной установкой. Максимум, что удалось сделать, это подготовить старшин отсеков, не связанных с ГЭУ, но зато каких! Старшина шестого турбинного отсека Фролов первым среди работников Министерства судостроения стал Героем Социалистического труда вместе со своим директором Егоровым. Последний в течение целого года дневал и ночевал на корабле, поскольку приходилось принимать множество сложных и дорогостоящих решений прежде, чем экипаж перешел к ходовым испытаниям.

Вскоре после спуска лодки на воду к ее борту был пришвартован сторожевой корабль Северного флота «Леопард». Новейшее судно, у которого паровая турбина аналогична нашей. Соорудили паропровод — трубопровод на шарнирах, чтобы волна его не переломила, — и благодаря пару «Леопарда» начали

обкатку турбин и швартовые испытания всего корабля, кроме реакторов. Одна только обкатка ходовой части заняла не менее двух месяцев; программа испытаний турбин, двигателей, винтов была обширной. Крутили на всех оборотах, во всех режимах — передний ход, задний ход! Было это уже зимой 1957/58 г.

Корабелы знают, как сложно запускать винты, будучи пришвартованным к пирсу. Лодка должна оставаться на месте, поэтому ее уперли в махину плавкрана. Проверка крепления корабля оставалась во время всех швартовых испытаний одной из самых больших наших забот. Впечатление от мощности лодки было такое, будто, освободись она вдруг от непреодолимой преграды впереди, мгновенно окажется вместо берега Северного Ледовитого океана где-нибудь в средней полосе России.

Сзади эту мощь не сдерживало ничто. Надо видеть, как сразу после запуска винтов лед за кормой начинал трескаться, ломаться, промоина становилась все больше и больше, а через час во всей бухте бурлила вода, сталкивая и забрасывая друг на друга толстенные льдины. Все, кто видел, как наша лодка молотит воду в заливе, — от главнокомандующего до матроса, — понимали, какую грозную силу мы получили в свои руки. Грозную не только для потенциального противника, но и для тех, кто ею управляет.

Именно поэтому весь период швартовых испытаний командирская вахта неслась 24 часа в сутки. По сколько же это пришлось дней и ночей нам с Жильцовым, а также боцману Алексеенко и его помощнику Фурсенко! Никакой мороз не был помехой. Но зато и ЧП за все время беспрецедентных испытаний не случилось ни одного.

«Эффект начальства»

В сентябре 1957 г. в Северодвинск прибыл зампред Совмина СССР, отвечающий за оборонную промышленность, Д.Ф.Устинов. Он хотел ускорить выход лодки в море и соответственно проведение следующего ответственного мероприятия — физпуска. Однако ученые не спешили, стремясь исключить возможные осложнения. На беседе Устинова с академиком Александровым присутствовал и я как командир корабля.

Глава советского военно-промышленного комплекса информирован был достаточно и сказал об этом прямо:

— Анатолий Петрович, когда же вы произведете физпуск? Ведь теперь это зависит только от вас.

— У нас действительно все готово. Приступим, когда вы

уедете, — как само собой разумеющееся говорит Александров. — Физпуск — дело серьезное, когда на нем присутствуют ответственные работники, обязательно что-нибудь пойдет наперекосяк. Вы же сами прекрасно знаете, как действует «эффект начальства».

— Ну, вы это мудрите, Анатолий Петрович. Вы сами-то могли бы объяснить, почему в присутствии начальства все должно идти хуже, чем без него?

— А вы, Дмитрий Федорович, можете объяснить, почему бутерброд всегда падает маслом вниз? Нет? И тем не менее это так! Вот и «эффект начальства» объяснить невозможно, но что он существует, знаю по своему долгому опыту.

Другого ответа Устинов так и не добился и на следующий день уехал. И тут же Александров назначил физпуск.

К 8 утра все приборы установлены, ответственные за физпуск Лазуков и Буйницкий готовы. «Начали!» Командиры групп дистанционного управления поднимают стержни аварийной защиты, приподнимают компенсирующую решетку, и реактор пошел! Но только счетчики начали отсчет, как в лодке погас свет.

— Ну вот, пожалуйста! — невозмутимо заметил Анатолий Петрович. — И что было бы, если бы сейчас на лодке находился Устинов? А так, электрики переключатся, и все будет в порядке!

Тут действительно включился свет, и счетчики снова заработали.

Анатолий Петрович неизменно садился за пульт, если предстояло что-то делать впервые. И когда мы написали в отчете, что физпуск прошел нормально, это не исключало (и об этом мы тоже писали) множества возникавших сложностей. Подобный монтаж выполнялся впервые. По ходу дела приходилось принимать новые технические решения. Тут же отрезались и переваривались участки трубопроводов. Тут же, если решение оказывалось правильным, вносились изменения в чертежи, чтобы допущенные просчеты не повторились на других лодках. Где-то не ладится с автоматикой, где-то что-то перегорело, где-то барахлит прибор... Каждая из этих неполадок могла означать ошибку, допущенную в разработке, и поэтому Александров считал своим долгом лично присутствовать при каждом новом шаге своего детища.

Следующим таким шагом был запуск от судовых реакторов всей силовой установки — завершающий этап швартовых испытаний.

Свой пар или первый праздник

Техническая сторона дела представляется довольно простой: необходимо запустить собственную пароэнергетическую установку и провернуть полученным паром турбины. На столь ответственное испытание прибыл лично главком, а руководил им, естественно, Александров со своей пусковой командой.

Провозились мы за полночь. Как обычно, где-то обнаружились течи, прохудилась рубашка у насоса — все это пришлось менять. Но когда наши неприятности завершились, все вдруг поняли, что теперь лодка стала совершенно автономной. Из осознания того, какой рубеж мы только что перешли, родился первый, хотя и не официальный, корабельный праздник: 20 апреля 1958 г. мы поздравляли друг друга с легким паром уже на борту своей подлодки.

Для подстраховки торжества командир БЧ-5 Борис Акулов припас канистру спирта. Надо сказать, что на Крайнем Севере привычные для жителей средней полосы спиртные напитки — вино и даже водка — в морозы не пробивают. И пьют там люди так называемый медицинский 96-градусный спирт. Напиток серьезный, рекомендуется выдохнуть, прежде чем опрокинуть рюмку, поскольку потом начинаешь хватать воздух, как рыба на берегу, а с полными легкими делать это сложнее. Сушит спирт всю слизистую оболочку мгновенно, но зато уж и заряд дает немалый.

Так вот, когда Акулов, как его к тому обязывал долг гостеприимства, предложил во время испытаний закусить, Александров весело, но твердо дал понять, что канистра спирта сейчас неуместна. С этого дня на борту нашей лодки установилось твердое правило: или атомная энергия, или выпивка! Сбросили аварийную защиту — пожалуйста! Пошли ужинать — сто грамм не помешают. Но пока работает реактор, и ты при нем — думать забудь о выпивке.

Однако историческая достоверность не позволяет умолчать о том, что именно академик Александров — наш научный руководитель и главный идеолог создания атомного флота страны — стал виновником импровизированного праздника под кодовым названием «С легким паром!»

Начался он незаметно. К традиционному вечернему чаю в кают-компании плавбазы «Владимир Егоров» выдали по сто грамм сухого вина. Наша лодка была единственным кораблем ВМФ, на котором норму спиртного-разрешалось выдавать на плавбазе, а не только в плавании (получено это разрешение было с учетом длительного и непрерывного несения вахты во время испытаний). После торжественного тоста, главнокомандующий ВМФ С.Горшков напомнил, что завтра (то есть уже сегодня) в

12.00 назначено обсуждение плана дальнейшей работы. Так что «чай» пора заканчивать.

Однако эмоции, вызванные успешным завершением испытаний, продолжали свое предательское действие. Кают-компания, правда, была освобождена, но все разошлись по каютам. Герои дня — академик Александров и Акулов — перебрались в каюту командира БЧ-5. Тогда еще действовал старый устав со всеми его ограничениями для схода офицеров на берег и предвзятого отношения к ночным «чаепитиям» в своих каютах не было. Выдавался даже дополнительный, так называемый «сталинский» паек для таких случаев. Вот эту «чашку чая» и пили до самого утра два атомщика.

Неизвестно, что было важнее в конечном счете — ответственное совещание у главкома или этот доверительный разговор Александрова и Акулова. Фронтовые воспоминания академика — оборона Севастополя, немецкие магнитные мины и поиски путей борьбы с ними — сменялись рассказами Бориса о кронштадтской молодости, но оба непрестанно возвращались к лодке и предстоящей работе. Анатолия Петровича очень волновал вопрос, кому на корабле можно доверить первым сесть за пульт управления. К тому времени он всех наших управленцев знал и по делам, и по характеру. Но посоветоваться лучше всего было именно с Акуловым — только им обоим известны все тонкости этой сложной науки.

Зато утром, когда главком поинтересовался у академика, как он себя чувствует, Александров ответил: «Отлично! Ваши ребята меня так попотчевали, что и сейчас вспоминаю самым добрым словом. Только, может быть, мы немного перенесем совещание?» Горшкову не оставалось ничего другого, как согласиться. Однако тут же он потребовал «на ковер» всех начальников — от командира военной базы до командира корабля. И все же нам удалось убедить адмирала, что не лишним было снять все тревоги и волнения последних месяцев. Виновники были прощены.

С совещания я вернулся с конкретным планом подготовки корабля и экипажа к первому выходу в море.

Последние приготовления

Весь май и июнь 1958 г. мы готовили лодку к первому выходу в море. К сожалению, на этой стадии наши интересы зачастую расходились с заводскими. Для них главное — сдать корабль военной приемке в наилучшем виде. Нам же важнее отработать

расписание боевой службы и задачу по выходу в море непосредственно на борту.

По правилам, завод должен предоставить экипажу последние десять дней перед отплытием на выполнение так называемой задачи № 1. То есть, нам предстояло обжить лодку, навести на ней порядок, подготовить личный состав, оформить необходимую документацию и т.п. Я хотел, чтобы лодка была полностью отдана в распоряжение личного состава и все заводские работы на ней на это время прекратить. Но как обычно, что-то оставалось недоделанным, и за неделю до выхода в море на лодке все еще монтировали, чистили, красили. Попробуйте загерметизировать отсек, когда там работает сварщик, который на команду — «По отсекам исполнять!» — отвечает: «Я не могу. У меня работа идет!»

Посоветовавшись с Жильцовым и другими офицерами, я решил во что бы то ни стало вырвать у завода спокойных несколько дней, так как нельзя было допустить каких-либо неприятностей на борту из-за того, что мы не успели отработать какую-то команду или маневр. Я доложил о нашей проблеме председателю правительственной комиссии, который собрал совещание с представителями завода. Заводчане сопротивлялись, но и мы уперлись. В очередной раз нас поддержал академик Александров, заявивший, что постарается закончить досрочно предстоящее размагничивание. Он же предложил для нашего общего спокойствия оставшееся время предоставить экипажу. На том и порешили.

Размагничивание проходят все корабли перед первым выходом в море. Лодку, как сердцевину катушки, обматывают через метр-полтора кабелем и пропускают через него мощный ток. Благодаря этому, все электрические и магнитные поля лодки компенсируются. Кстати, этой операции подвергаются и все плавающие корабли, по крайней мере, раз в год. Иначе при прохождении над магнитной миной, которая может лежать на дне еще с войны, корабль своим полем заставит сработать взрыватель. Операция совершенно безопасная: лодка в это время находится на воде, а экипаж на борту. Но пока делают замеры, пока ее размагничивают в направлении «север-юг», потом «запад-восток», время идет. В этих условиях отработать организацию службы тоже невозможно.

Отвоевали мы себе трое суток, и распорядиться ими решили следующим образом: остаемся у пирса, но имитируем полностью автономное плавание.

И вот с лодки сходит последний специалист. На борту остается личный состав и заводские старшины отсеков, которые непосредственно входят в сдаточную команду. Отдаются все

береговые коммуникации, убираются сходни, задраивается рубочный люк. Работаем только от своей энергетической установки, даже питание на борту свое. Лишь телефонную связь мы сохранили с берегом на случай непредвиденных обстоятельств. Берег этим, естественно, воспользовался несколько раз, чтобы вызвать меня к начальству по пустяковым вопросам.

Какие только ситуации не были проиграны за эти три дня! Мы имитировали все хода, реверсы, погружения. Идти на глубину у стенки не рискнули — больно много болванок валялось на дне, переходили в позиционное положение, продувались... Даже аварийные тревоги у нас были!

Полный вперед!

После трех суток «плавания» — 1 июля 1958 г. — на корабль пришли представители штаба соединения, чтобы проверить нашу готовность к выходу в море. В то время все всех перепроверяли, и хотя делалось это зачастую, чтобы обезопасить себя, аварии тем не менее тогда случались реже.

Мы все были в новеньких синих рабочих костюмах с только что розданными боевыми номерами для матросов и сокращенными названиями должностей для офицеров. Однако как нас проверяющие не гоняли, придраться ни к чему не смогли, и был объявлен перекур. Но покурить спокойно не пришлось. Прибегает запыхавшийся связной: «На завод движется кавалькада машин!» Срочно объявляется боевая тревога, и в считанные секунды команда выстраивается на пирсе по ранжиру.

Здесь нужно сделать пояснение. С момента спуска лодки на воду над нею развевался государственный флаг. В старые добрые времена под ним корабли и выходили на ходовые испытания. Потом решили, что любой корабль, выходящий в море, должен нести бело-голубой военно-морской флаг, поскольку и при испытаниях ему приходилось заходить в нейтральные воды. Его-то нам и должны были вручить до выхода в море.

Подъем флага — один из самых торжественных, хотя и ежедневных ритуалов на флоте. В 8.00 весь личный состав во главе с командиром выстраивается на верхней палубе, и по приказу командира под звуки государственного гимна поднимается этот символ нахождения в боевом строю военного судна. В эти минуты — в море или на базе — все члены экипажа ощущают себя частицами единого организма, и каждый чувствует свою личную ответственность за корабль и страну, которую он

защищает.

Что уж говорить о первом подъеме флага на новом корабле, тем более на первой атомной подводной лодке! Он знаменует не только завершение строительства принципиально нового корабля, но и наступление нового этапа в жизни нашего Военно-морского флота.

Нам заранее привезли шелковый гюйс (носовой флаг, обозначающий принадлежность корабля к высокому рангу). Его поднимать доверили замполиту, а военно-морской флаг, который должен вручить нам главком, — мне. Командовать парадом было поручено Льву Жильцову, выправка у которого молодецкая, а голос громогласный.

Наверное, никогда я так не волновался, как при мысли, что вдруг не сумею поднять флаг или сделаю это как-нибудь неправильно. Ведь командир только командует, а поднимает флаг опытный, тренированный рулевой-сигнальщик. К тому же, палуба подводной лодки поката, узка и ходить по ней непросто.

Машины приближаются к пирсу. Встречаем, как полагается, главкома ВМФ Горшкова, академика Александрова, командира бригады адмирала Цветко, директора завода Егорова, ответственного сдатчика Довганя.

Спуском государственного флага командовал Евгений Павлович Егоров, а выполнял команду Алексей Алексеевич Овчинников. Как только была дана команда «вольно!», с разрешения Горшкова я преподнес спущенный флаг Анатолию Петровичу Александрову. Тот просиял, и кто-то из его помощников одобряюще кивнул нам и сказал: «Молодцы! Порадовали старика». Слово «старик» было сказано в шутку: академику тогда только-только исполнилось пятьдесят пять.

Я отрапортовал, и главком вручил мне первый флаг атомохода шелковый, крейсерский. Боцман немедленно его прикрепил. И тут я увидел, что на кормовой палубе появился одетый в парадную форму рулевой-сигнальщик: кто-то из моих заместителей — штурман или старпом — догадались послать мне помощника. «Молодцы все-таки у меня ребята», — с благодарностью подумал я.

На запрос старпома с мостика адмирал Горшков дал добро на поднятие флага. И Жильцов командует: «Военно-морской флаг поднять!» Рулевой-сигнальщик разворачивает стяг, поддерживает его, и я начинаю перемещать фалы. Под звуки государственного гимна, который транслировался с плавбазы, огромный флаг поднялся, расправился и заколыхался на ветру.

Торжественность момента нарушил вахтенный офицер капитан-лейтенант Владимир Труханов:

— Товарищ главнокомандующий, товарищ командир! Через пять минут спуск флага!

Все переглянулись. Действительно, по уставу в 20.00 флаг на корабле положено спускать. Что делать? Получается, минут на десять всего-то и подняли его.

— Командир, когда выход в море? — спрашивает у меня Горшков.

— Через два часа, товарищ главнокомандующий!

— Ну что ж, флаг не спускать! — решил адмирал. — Уставом всего не предусмотришь.

И вот знаменательный миг наступил. Прозвучал прерывистый сигнал аврала и команда — «По местам стоять! Со швартовых сниматься!» Всех гостей отправляем вниз. На мостике, кроме командования и вахтенного офицера, остается только главком. Как все грамотные командиры, он внимательно прислушивается к подаваемым командам.

Буксиры берут нас за нос и за корму.

— Отдать носовой! Отдать кормовой! — командует старпом Жильцов.

И... о боже!

На берегу кормовой конец оказывается приваренным к рельсу портального крана, видимо, кто-то из особо сознательных рабочих принял по собственной инициативе дополнительную меру предосторожности. Жильцов соображает быстро:

— Отдать кормовой с вьюшки и сбросить за борт кормовой конец!

Лодка плавно отходит от пирса, и я с облегчением вздыхаю: на крайний случай у нас хватит второго конца, да и у запасливого боцмана что-либо найдется.

Опытные заводские капитаны буксиров под руководством капитана Кухаркина точно подводят нас к началу фарватера, разворачивают и... дальше нам плыть самим!

Жильцов командует:

— Отдать буксиры!

Буксирные концы, спружинив, плюхаются в воду, и буксиры спешат отойти от лодки. Теперь уже командовать мне.

— Оба мотора — полный вперед!

Лодка вздрогнула кормой и плавно идет прямо на фарватер, подчиняясь воле рулевого — нашего боцмана. Все замирают. Никакой вибрации, никакого шума, привычного на надводных кораблях или дизельных лодках. Лишь турбины и паропроводы мерно подают признаки жизни.

Адмирал Горшков лезет в карман и выгребает пригоршню серебряных монет. Он насыпает нам всем понемногу в руку.

— На счастье и большие дела! — говорит он и первый кидает монетки в волну.

Мы с благодарностью киваем ему и тоже бросаем монетки за борт.

Теперь мы уже прошли самое узкое место фарватера. Даем ход сначала одной турбиной, потом — второй. Да, для всех подводников такая тишина при большом ходе просто невероятна!

Тут на мостик поднимаются министр судостроения Бутома и директор завода Егоров. У обоих на лице улыбка от уха до уха.

— Ну как, командир, приварили вас корабелы?

— Ничего подобного! — отвечаю. — Лодка отошла без задержки.

— Но конец-то кормовой у нас на заводе остался, — сияет Егоров.

Только тут мы узнали: первому кораблю серии принято приваривать швартовые концы.

Первое погружение

Не успели отойти от приемного буя, как главком буднично произнес: «Как штурман, я не могу не посмотреть на карту», — и с легкостью матроса нырнул в рубочный люк. Штурман нашей лодки Евгений Золотарев специалист был прекрасный: он, например, разработал способ определения скорости под водой по двум шумящим двигателям. Но Горшков все же нашел у него неточности в записях навигационного журнала. А находясь в центральном посту, усмотрел массу неуставных докладов и команд.

Академик Александров, конечно же, сидел с управленцами: перепробовал вместе с ними все режимы. Лодка ведь может двигаться от одной турбины или от двух, получая пар с одного борта или с обоих, а также через генератор и т.д. Все это Анатолий Петрович хотел проконтролировать лично.

Не сидели без дела и другие специалисты. В первую очередь при выходе корабля в море делается проверка девиации магнитных компасов — этот резерв абсолютно необходим на случай неисправности гирокомпаса. В течение нескольких часов лодка следует разными курсами, а гидрографы манипулируют магнитиками, чтобы компас все время показывал на север. Кроме того, проверяется ход, составляется карта маневрирования корабля, а в отсеках на ходу испытываются самые разнообразные системы и механизмы. Все это сумел быстренько

проконтролировать вездесущий главком.

Откладывать в долгий ящик результаты блиц-инспекции Сергей Георгиевич не стал и через полчаса устроил нам с помощниками разбор. Не случайно все-таки адмиралу Горшкову предстояло прослужить тридцать лет на посту главнокомандующего ВМФ! Приходилось признать, что многие его замечания били не в бровь, а в глаз! На наше счастье раздался голос в громкоговорителе внутрикорабельной связи:

— Накрыт стол в кают-компании!

В этот момент я был готов расцеловать вестового Сажнева! Теперь главкома удалось увести. А уж в том, что к ужину, приготовленному нашим коком Картушиным, придраться будет невозможно, я был уверен.

Несмотря на расширенную стараниями Жильцова и Акулова до 14-ти мест кают-компанию, гостей на борту оказалось так много, что мы добрались до стола только в третью очередь. Младшие офицеры вовремя сообразили пойти ужинать к матросам и старшинам.

Пока мы ужинали, лодка прибыла в полигон для дифферентовки. Ветер усилился, и по волнам запрыгали первые барашки. Главной нашей заботой стало отправить гостей на базу до наступления шторма. С берега был выслан флагманский катер, и уже при большом волнении — трап ходил ходуном — подстраховывая, мы перевели человек восемь с борта на борт.

С протокольной частью было покончено, теперь можно работать по-настоящему. «По местам стоять! К погружению», — раздалась команда, как только катер отошел от борта. Нам предстояло первый раз окунуть атомоход в воду и убедиться, что корабелы Перегудова не ошиблись в расчетах.

При так называемом пробном погружении лодки с полной вывеской и дифферентовкой эта операция проделывается медленно, на каждом этапе проверяется, соответствует ли нагрузка расчетной. Все отклонения фиксируются. После выполнения необходимых расчетов, когда лодка возвратится на базу, ее, если надо, ставят в док и догружают твердым балластом либо в цистерну, либо в корму, либо в нос. После этого экипаж лодки может точно определить, сколько воды нужно забрать или вытолкнуть, чтобы погрузиться на определенную глубину или, наоборот, всплыть. Эта операция проделывается только на первом корабле серии, последующие загружаются необходимой массой твердого балласта на заводе.

Все мы с радостью отмечали, как прекрасно вела себя под водой наша лодка. Несмотря на тысячи тонн водоизмещения, она, как молодой скакун, неслась туда, куда направляй ее рулевой

Алексеенко. И двое других рулевых-горизонталыциков — Фурсенко и Русаков — были не хуже этого бывшего опытного яхтсмена.

Маневры мы проделывали в Белом море. Хотя оно внутреннее и мы считаем его частью СССР, положение это оспаривается много лет. По международным правилам, за пределами 12-мильной береговой зоны любое иностранное судно может в принципе зайти в его воды, если, конечно, рискнет.

Ходовые испытания проводятся в зонах, нарезанных на полигоны. Так делают лишь для того, чтобы две подводные лодки не могли оказаться в одном районе и столкнуться. Однако вовсе не исключено, что в полигоне может появиться посторонний корабль. Чтобы избежать встречи не только с иностранными, но и с советскими торговыми судами, нас сопровождал сторожевой корабль. Как только на горизонте появлялось судно, он загораживал нас, а при приближении его ставил дымовую завесу, чтобы нас не могли сфотографировать.

Испытания должны были продолжаться десять суток. Но уже на третий день полетел один из насосов первого контура. По технике безопасности и по радиационной обстановке необходимо было немедленно расхолаживать реактор и возвращаться на базу для устранения недостатков. Реактор расхолаживается в течение нескольких суток, затем нужно выгружать защиту — свинцовые плиты и засыпку из карбида бора. И только потом можно отрезать участки системы охлаждения, в которых обнаружились течи, приварить новые и т.д. Поскольку система уже поработала, то радиоактивность здесь достаточно высокая, и необходимо соблюдать меры предосторожности. Так что мы решили вернуться на базу.

Но тут случилась другая беда. При испытаниях у пирса главного турбозубчатого агрегата все прошло гладко, включая утечку конденсата. А в море, когда лодка покачалась на волнах и повибрировала на предельных режимах плавания, в командирскую рубку стали поступать тревожные доклады: кончается питательная вод, испарители морской воды не справляются, так как не дают обещанной производительности.

Мы ввели строжайший режим замеров утечек питательной воды. Через каждые полчаса контролируем все: от сальников уплотнения турбин до приборов испарителей. Находим множество утечек, подтягиваем, поджимаем. Но запас воды уменьшается на глазах. Необходимо срочно и любым путем доставить на лодку пресную воду.

На заводе в Северодвинске объявляется почти боевая тревога. Варят специальную цистерну из нержавейки, которую заполняют

водой, прошедшей самые строгие анализы. У пирса уже «бьет копытами» самый быстроходный буксир. На него погрузили многотонную емкость, и он ринулся к нам на выручку.

Наступает радостный момент, когда сигнальщик сообщает: «Буксир на горизонте! Держит курс прямо на нас!» Через полчаса на ходу пришвартовываем его к правому подветренному борту и идем вместе с ним, не меняя курса. Иначе нельзя: волна три балла, а в море этого достаточно для того, чтобы не только ободрать наше резиновое покрытие, но и пробить легкий корпус. И так мы идем много часов подряд — ни повернуть, ни остановиться. Но с заполнением емкостей водой на сердце становится легче: теперь у нас есть жизненный запас! Потом удастся восстановить баланс, а еще через несколько часов трюмные доложат: «Есть своя вода! Желающие принять душ могут пройти в десятый отсек!»

Что значить остаться без пресной воды в море, прекрасно представляет себе любой моряк. Но серьезность этой проблемы на атомной подводной лодке, где множество побочных причин могут вызвать взрыв реактора, знают только специалисты. И командир. Да, первый выход в море прибавил мне седых волос! Еще долго над этой проблемой будут ломать головы самый опытный специалист завода-изготовителя — Ленинградского завода им.Кирова — Николай Боговой, а также наши инженеры: Владимир Рудаков, главный атомный энергетик лодки, и хозяин испарительной техники Рюрик Тимофеев. Секрет здесь был, как теперь говорят, в ноу-хау — в навыках, которые невозможно изложить на бумаге, их нужно почувствовать и понять нутром.

Нам удалось быстро найти природного умельца, способного освоить капризнейший процесс опреснения морской воды. Матрос Бударин — трюмный машинист-рефрижераторщик — смог уловить момент, когда вода готова и ее срочно нужно откачать, пока она вновь не засолилась.

В этот выход в море сломался перископ.

Мы проводили замеры фактической скорости лодки под водой. Для этого на берегу оборудуются створы: два ориентира, которые при совмещении позволяли точно определять местоположение корабля. В этот момент включались секундомеры, и лодка шла, предположим, две мили, до следующего створа на берегу. Кроме определения скорости, такое испытание позволяло регулировать лаг, вычислять расход топлива и т.д. Перископ, естественно, использовался для того, чтобы засекать прохождение створов, а смотреть вперед возможности не было. Вот так на полном ходу мы и налетели на бревно. Перископ погнулся. Мы всплыли, попытались разогнуть

его, не безуспешно. И опустить до конца его не удалось, хотя плавать мы могли. Так что первые же дни эксплуатации лодки показали, что перископов должно быть по крайней мер два.

Еще дважды нам придется выходить на ходовые испытания. Каждый раз они продолжались трое-четверо суток, а потом обнаруживалась очередная неисправность, и такая, что приходилось возвращаться на базу.

Жизнь по соседству с реактором

Во время испытаний особое внимание уделялось условиям обитаемости по соседству с ядерной установкой. Здоровье и жизнь экипажа зависели в первую очередь от тонкого слоя металла, разделявшего два контура: первый, активный, непосредственно охлаждающий ядерный реактор, и второй, теоретически чистый, который своим паром вращает турбины. А парогенераторы текли все, и мы их неоднократно меняли в ходе испытаний и эксплуатации лодки.

Малейшая перетечка воды первого контура во второй немедленно давала о себе знать. Из-за утечек конденсат-ной системы турбин появлялись активные аэрозоли, да и сам воздух становился радиоактивным. Чувствительные приборы тут же зашкаливало, а сухопутные дозиметры, предназначенные для действий в районах атомного взрыва, показывали такое, что заставляло серьезно задуматься уже не только о здоровьи личного состава.

В то время считалось, что любой крепкий мужчина может без особого ущерба для здоровья выдержать сто предельно допустимых доз облучения. Этому показателю мы и следовали.

Увеличение радиоактивности происходило в первую очередь в пятом и шестом отсеках, расположенных рядом с реактором. И чтобы облучались не только энергетики, старшина 1 статьи Талалакин, служивший в отдаленном от реактора торпедном отсеке, предложил разделить радиационную опасность поровну на весь экипаж. Так мы и решили: когда предельно допустимая доза облучения превышалась в энергетических отсеках в сто раз, мы по всей лодке открывали переборки в другие осеки и перемешивали радиоактивный воздух.

Таким образом, все члены экипажа — рулевые, торпедисты, командование и даже корабельный кок — получали равную дозу с управленцами и турбинистами. И только когда по сто доз получал каждый, мы всплывали и вентилировали отсеки в

атмосферу, иногда даже приходилось быстро подавать в отсеки воздух высокого давления. А потом снова погружались — практически все испытания должны были проводиться в подводном состоянии. И так до следующего раза.

Проблеме радиационной безопасности будет уделено основное внимание во время работы правительственной комиссии по приемке лодки. В секцию «обитаемости», возглавляемую полковником А.И.Дерновым, входили физики с мировым именем и крупнейшие флотские ученые-медики: полковники Миртов, Соколов, Жильцов, однофамилец нашего старпома. Бывали с нами в море специалисты Военно-медицинской академии, Главного военного госпиталя им.Бурденко и Института биофизики третьего Главного управления Минздрава СССР.

После завершения испытаний в десять раз были ужесточены официальные предельно допустимые дозы облучения. Так что теперь получалось, что каждый из нас несколько раз схватил по тысяче доз. Кроме того, весь личный состав подвергли тщательному медицинскому обследованию. Как выяснилось, особенно уязвим хрусталик глаза, на котором от радиации развивается катаракта. Так вот, после обследования нам пришлось списать с лодки много редких и ценных специалистов, в том числе и одного помощника командира.

Все лето до глубокой осени 1958 г. мы проводили ходовые испытания. При каждом выходе в море вскрывались, скажу без преувеличения, сотни недоработок, многие из которых — конструктивные. Заниматься их устранением нужно было немедленно, чтобы их не унаследовали другие лодки серии.

Небольшое пояснение, надеюсь, раскроет отличие головной лодки от серийных, а также причину награждения первого экипажа после сдачи лодки в эксплуатацию[5].

Из-за бесконечных переварок труб контур на нашей лодке был «грязный»: активность воды первого контура была на три-четыре порядка выше, чем на последующих лодках. Если на них в первом контуре образуется микротечь и вытекает микрокапля, приборы этого даже не заметят. А на «К-3» малейшая капля испарялась и давала всплеск радиоактивности в отсеках.

Экипаж знал о существующей опасности. Все читали описания атомных взрывов — у нас были материалы по испытаниям на Новой Земле, все видели кинофильмы. Но каждый понимал, что иначе лодку не испытать.

Идем на глубину

Л.Жильцов

Завершающего выхода в море в декабре 1958 г. все ждали не только потому, что с ним заканчивалась программа ходовых испытаний. Нам предстояло провести погружение на предельную глубину. Мы спешили: стоило ударить небольшому морозцу — и прощай, чистая вода! По скованному льдом Белому морю особо не поплаваешь. Правда, в неминуемое наступление зимы верилось с трудом — погода стояла чудесная, как в бабье лето.

Спасатели, которыми командовал инженер-контр-адмирал Н.П.Чикер, тщательно проверили лодку и дали добро на выход в море. На нее навесили всю необходимую для первого глубоководного погружения оснастку: обмотали лодку специальными стальными полосами и поставили мощные буи. Это на случай, если ее разорвет на глубине — тогда лодку можно будет поднять.

Как на грех, в ночь накануне выхода ударил мороз, да еще такой, который ни одна метеостанция не могла предсказать: минус 26°. Но самая большая неприятность была не в этом — накануне «скорая помощь» увезла нашего командира с острым приступом аппендицита. Ему предстояла срочная операция.

Между тем каждый день промедления грозил ухудшением ледовой обстановки. Отложить выход значило отбросить эксплуатацию корабля еще на полгода — до следующей весны. Ни один командир строившихся лодок в нашей серии — Салов, Шумаков и Марин — еще не имел допуска к самостоятельному управлению, они плавали на нашей лодке как стажеры. Оставалась моя кандидатура, поскольку лодку я знал и мне уже приходилось заменять командира. Поехали консультироваться по этому вопросу к Осипенко в больницу. Он безоговорочно рекомендовал выпустить лодку в море под моим командованием. Командир соединения А.И.Сорокин доложил на флот, оттуда — в Москву. Окончательно вопрос решил главком ВМФ, согласовав его с Министерством судостроения.

Мне позвонил председатель правительственной комиссии вице-адмирал В.Н.Иванов:

— Ну как, Лев, готов?

Все волнения последних дней — пустят, не пустят? — как рукой сняло.

— Прямо сейчас — нет, товарищ вице-адмирал. А к пяти ноль-ноль завтрашнего утра будем!

В пять утра комдив Сорокин доставил правительственную комиссию на стенд размагничивания, откуда мы должны были начинать движение. Мороз так сковал и устройства лодки, и бухту, что ни один буксир не смог завести кормовой конец.

Принимаю решение выходить за одним буксиром своим ходом.

Сейчас, поработав несколько лет в госприемке, понимаю, что можно было не брать на себя такую ответственность. Достаточно направить правительству просьбу разрешить подписание приемного акта с тем, чтобы устранить «отдельные недостатки» в процессе опытной эксплуатации. Но мы спешили ввести лодку в строй, так как знали: появление советских атомных подлодок радикально изменит соотношение сил между противостоящими военными блоками.

Погружение на предельную глубину считается самым опасным моментом испытаний. Нам предстояло погрузиться на глубину, которой до нас не достигала ни одна подводная лодка — 300 м, как это предусматривалось спецификацией. Рабочая глубина, на которую рекомендовалось погружаться в плавании, составляет четыре пятых предельной, то есть 240 м. Остающиеся 60 м — это так называемый командирский запас. Существует еще и технический запас глубины, сверх которого уже возможен разрыв металла, — 420 м. Сложность состояла еще и в том, что глубина выбранной впадины была всего 328 м, то есть при дифференте на корму ничего не стоило, всплывая, чиркнуть кормой о грунт.

Кроме погружения на предельную глубину нам следовало провести автономное плавание под водой полным ходом в течение двух суток без всплытия и вентиляции отсеков в атмосферу. И это при наших постоянно текущих «бочках» (так мы называли между собой парогенераторы)!

К назначенному времени мы пришли в район погружения, где нас уже ждали силы обеспечения. В декабре день на Севере такой короткий, что ловить его нужно, как жар-птицу. А тут — на тебе! — начало штормить. В довершение всего началась свистопляска с буем. Его полагается привязать на тросе к лодке, чтобы он обозначал для надводных сил обеспечения точное местонахождение лодки под водой. В нашем случае это было особенно необходимо, поскольку погружение на такую глубину проводилось впервые, а в запасе у нас была ГЭУ лишь одного борта. Так что при отказе единственного работающего реактора мы могли рассчитывать только на дизель-генераторы и аккумуляторную батарею.

Аварийно-спасательные средства приспособлены к возможностям тихоходных дизельных лодок. Нашей же, для того чтобы нырнуть при волне три-четыре балла, нужно дать ход как минимум 8-10 узлов. Только мы разгоняемся, буй отрывается. Значит, его нужно достать, перемотать, закрепить и снова выпустить, как того требуют инструкции аварийно-спасательной

службы. Привязываем его снова, опять волна отрывает! Еще раз — то же самое! А день-то идет к концу, мы же должны погрузиться и всплыть засветло.

В очередной раз разгоняемся, и опять та же картина! Тогда принимаю решение погружаться без буя. Даю команду сигнальщику: приготовиться, и лишь перед самым погружением сообщить об этом Чикеру по семафору. Прикидываю, что пока ему доложат, мы нырнем как минимум на двести метров.

И вот все готово, не убран лишь прожектор. Даю команду сигнальщику:

— Передать на спасательный корабль: «Погружаюсь без буя. Командир».

И тут передо мною вырастает могучая фигура вице-адмирала Иванова — он как председатель комиссии был на борту.

— Отставить! Ты соображаешь, что делаешь? Да он тебя за такую выходку немедленно снимет! Ставь мою подпись, мне терять нечего!

И семафор пошел: «Погружаюсь без буя. Замглавкома.» Тут же даю команду: «Всем вниз! Срочное погружение».

Не успели на спасательных судах опомниться, как лодки не стало. Первую депешу мы дали уже с глубины 200 м. Тут-то и поступило тревожное сообщение: горят сальники! Чтобы избежать проникания воды в лодку через зазоры линий валов, заводские корабелы затянули сальники потуже, а на 200 м их еще обжало. Валы винтов практически не проворачивались: сплошной дым шел от горящих сальников. Приходится подвсплывать и регулировать зазоры. Опять ныряем — и снова дым, а хода нет! Погружаться же можно только на скорости: если глубоководным давлением вырвет какой-либо клапан с дефектом, только на ходу у лодки есть шанс не остаться на морском дне. Короче, пока возились на ходу с регулировкой сальников, глубоководная впадина закончилась, дальше шло мелководье.

Пришлось развернуться и продолжать движение вдоль впадины в обратном направлении. Буя над лодкой нет, так что уверенности, что наш разворот замечен силами Чикера, тоже никакой. Оставалось полагаться на морскую выучку и сообразительность командиров спасательных судов: они должны понять, что из глубоководной щели мы не выйдем и, значит, в какой-то момент должны будем развернуться.

Все-таки акустики не зря получают зарплату. Через некоторое время начальник радиотехнической службы лодки Михаил Лодяков докладывает:

— Товарищ командир, предполагаю, что корабли повернули и следуют за нами.

Мне, конечно, приятно было такое обращение, но тогда я был молодым и скромным:

— Ты, давай, прекрати это. Называй: товарищ старпом. Лодяков пожал плечами и даже покраснел от смущения.

Сидевший в центральном посту комдив Сорокин сделал вид, что не слышал. И только Владимир Никифорович Иванов решил исправить положение:

— А что? Раз обязанности командира исполняет Жильцов, так почему не называть его командиром? Он, может, им и станет.

И добавил с невинным видом, намекая на мое недавнее хулиганство:

— Если не сгорит на пустяках.

Тут уже я сделал вид, что не расслышал. Наконец, долгожданный доклад:

— Центральный! Можно погружаться!

Осторожно, но думая и о том, что времени лишнего не остается нисколько, идем на глубину. На 150 м у нас лопнуло зеркало, украшающее переборку кают-компании.

Все двери в каютах и рубках открыты — лодку на глубине обжимает так, что их часто заклинивает. В отсеках установлены специальные индикаторы, замеряющие величину схождения корпуса, чтобы в случае необходимости при проектировании усилить толщину прочного корпуса. Ведь на глубине 300 м на каждый квадратный сантиметр давить 30 кг. Следовательно, каждый квадратный метр выдерживает давление около 300 т, а вся лодка — миллионы тонн. Все мы почувствовали каждой клеточкой своего тела, что лодку взяла в стальные клещи вода.

Из носового отсека докладывают: «Глубина предельная.» Они правы: при дифференте на нос они первые выходят на заданную глубину. А тут из кормового отсека запрос: «Нельзя ли побить рекорд для “комсомольской копилки”[6]? Хотя бы на десять метров?»

На такой глубине 5-10 м могут быть и погрешностью стрелки глубиномера. К тому же, прибавить к уже существующему давлению водяного столба лишний килограмм тоже не страшно. Конечно, не дай бог, что-либо потечет, все потом отнесут за счет лихачества командира! Но и самому хочется сделать чуть лучше, чем предусматривалось. И погружение продолжается. Лодка еще тяжелеет от обжатия корпуса. Штурман докладывает тревожно, что под килем остается все меньше и меньше воды. Прибавляю ход и приказываю боцману всплывать с большим дифферентом. Естественно, корма лодки при этом опускается.

В переговорнике снова голос:

— Центральный, хватит! Есть «комсомольская копилка»! В

корме замечаний нет!

Наш комсорг уверен, что специально для него и его доклада в политотдел лодка с нарушением требований спецификаций на 10 м превысила предельную глубину погружения.

Победителей не судят. Этому старинному правилу последовал и инженер-контр-адмирал Чикер, пославший нам по всплытии следующий семафор: «Поздравляю с успешным выполнением ответственного задания. Желаю успехов в дальнейшем плавании.»

Теперь нам предстояло двое суток нестись по намеченному треугольнику самым полным ходом, постоянно замеряя все необходимые параметры. Каких только замеров и анализов не предусмотрено комиссией!

И вот уже много часов мы несемся вперед, не ощущая наши четыре тысячи тонн водоизмещения. Делений на шкалах приборов давно уже не хватает — стрелки «ушли в молоко». Значит, мы развили скорость, превышающую 25 узлов, хотя реактор работал лишь на 70-75% своей мощности. На самой полной мощности мы достигли бы 30 узлов. Владимир Николаевич Перегудов говорил нам о возможности достижения такой скорости, и только личная скромность не позволила ему внести ее в спецификации. Теперь мы знали, что наша лодка — самый быстрый в мире корабль, включая надводные (данные об американских лодках нам были известны: скорость до 20 узлов). Только плавать на такой скорости было более чем опасно: акустика не работала, и мы неслись вперед вслепую.

Вызывал тревогу постоянный рост уровня радиации. Методом исключения мы находили текущий парогенератор, но на это требовалось не только время. Нужна была еще и выдержка личного состава: все знают, что газовая и аэрозольная активность постоянно повышается. Воздух в отсеках мы перемешивали, но все подводники уже получили по сто доз. Всплыть для вентиляции в атмосферу, значит нарушить программу испытаний.

Среди подводников раздавались, конечно, голоса: «Какого черта нам плавать при такой высокой активности? Пусть промышленность с наукой сначала приведут лодку в порядок, а потом мы уже будет на ней плавать!» Однако звучали такие голоса нечасто. Создатели лодки, инженеры завода и большинство членов экипажа были убеждены, что лишь во время испытаний можно вскрыть все конструктивные недостатки и дефекты изготовления. И поэтому все мирились с плаванием в условиях повышенной радиации.

Теперь, по прошествии тридцати лет, анализируя события той поры, я все же остаюсь при своем убеждении: жертвы эти были

оправданы. По сравнению с облучением на действующем стенде, где многим приходилось затирать активную воду на крышке реактора тряпкой, здешние дозы были щадящими. Во всяком случае, по завершению испытаний ни одного человека не пришлось направлять в Институт биофизики для пересадки костного мозга, как это случалось на стенде.

Во время традиционных встреч с бывшими сослуживцами убеждался, что они живут и здравствуют, нарожали детей, теперь воспитывают внуков. По моим сведениям, покинули этот мир: Борис Петрович Акулов умер от сердечного приступа, еще один из наших офицеров утонул во время купания, а Ю.Горбенко, А.Хурьянов и А.Крючков скончались от рака.

Последнее испытание, уже никак не запланированное программой, ожидало при возвращении на базу. Гидрографическая служба сняла плавучие средства ограждения навигационных опасностей, и определять местонахождение можно было только по береговым ориентирам. А видимости нет — туман.

— Товарищ командир, слышу работу берегового локатора, — докладывает штурман Евгений Золотарев. — Можно войти в базу по данным локации.

Так мы и решаем действовать: руководствоваться только данными радиолокации при отсутствии видимости. А входить в базу нужно по узкому каналу, прорытому земснарядами на многокилометровом участке.

Идут доклады: «Правее 10 метров! Левее 20 метров!» Слышим лай собаки на берегу. Выпускаем сигнальную ракету, с берега нам ракетой же отвечает пост связи и наблюдения. А затем из тумана прямо перед самой лодкой материализовался заводской буксир.

Теперь новая проблема. Как уже говорилось, никаких швартовных устройств конструкторы на лодке не предусмотрели, и лишь по нашему с Акуловым настоянию через ее хвост был пропущен стальной тросик в виде петли. Вот через него-то и приходилось кому-либо из расторопных рулевых (а чаще всего боцману) пропускать тяжелый смерзшийся буксирный конец и потом цеплять его за гак.

И поскольку в моей памяти с молодых лет запечатлелась трагическая картина, как одному из старшин тросом отрезало ногу, от сердца у меня отлегло, только когда командир кормовой швартовой команды доложил:

— Кормовой буксир заведен!

Встречала нас на пирсе целая делегация — так был важен для всех этот выход в море. Ну, а мы с облегчением узнали, что командир успешно прооперирован, и совсем скоро вернется на

лодку.

Потерянный год

Л.Осипенко

Официально испытания считались завершенными в декабре 1958 г., когда лодка под командованием Жильцова вернулась с глубоководного погружения. Но сколько на ней было еще не испытано, не доделано, не заменено! Все парогенераторы текли, и их необходимо было менять. Один из двух реакторов мы даже не решались запускать, пока не будут устранены все неполадки. Я уже не говорю про отказы в работе отдельных систем и механизмов.

Однако по сравнению с дизельными лодками атомоходы были, безусловно, началом новой эры. Когда правительству докладывались их сравнительные характеристики и возможности, требование формулировалось только одно: обеспечить их скорейший ввод в строй. Но как принять практически аварийную лодку?

Вот тогда-то и был придуман специальный термин: «опытная эксплуатация». То есть, с одной стороны, лодка считалась в строю, а с другой, вроде бы работу над ней нужно продолжать. Обеспечить опытную эксплуатацию, иными словами, ликвидировать конструктивные недоработки поручалось и флоту, и заводу. Отпускался на это целый год.

Официально лодка считалась принятой, был подписан акт о гос-приемке, который и предусматривал ее доводку в процессе эксплуатации. Личному составу, прекрасно знающему реальное состояние лодки, о факте приемки не сообщалось. В курсе дела был только я.

Позднее мне довелось познакомиться с подводником, многие годы работавшим председателем Постоянной комиссии госприемки кораблей ВМФ. Он-то и рассказал мне, что грозило строптивцам, не желавшим сообразовываться с «высшими» интересами страны.

Годы спустя после сдачи в эксплуатацию нашей лодки этот подводник отказался подписать акт о приемке головной атомной лодки нового проекта. Комиссия, которой он руководил, обнаружила в ходе испытаний массу конструктивных недоработок, и он хотел заставить промышленность довести проект. Тут же начались более или менее настойчивые уговоры, затем угрозы, и в результате командование ВМФ, ЦК КПСС и

Совмин оказали на него такое давление, что вынудили уйти в запас. На его место главком поставил более сговорчивого председателя, который после выхода в море тут же признал конструктивные просчеты мелкими дефектами и подписал приемный акт. Минсудпром и ВМФ были спасены от провала, а новый председатель комиссии получил орден.

Весь 1959 г. лодка доводилась. Ее резали, кромсали, варили... Вновь и вновь мы выходили на испытания в Баренцево море, Норвежское, Гренландское... Постепенно экипаж набирал опыт эксплуатации, но главные недоработки ликвидировать не удавалось. Причина тому, на мой взгляд, наша отсталость в области металлургии и электроники, а также низкая культура производства.

Американцы, как я слышал, валы для винтов обрабатывают в Швейцарии, где минимальное загрязнение воздуха. Понятно, почему их лодки такие бесшумные. У нас же огарки электродов бросают прямо в цистерны, на стапеле — грязь, и даже стирают ее с рабочих поверхностей грязной ветошью. А ведь достаточно попадания малейших частичек грязи, чтобы в металле образовывались микроскопические каверны, происходило окисление, а затем появлялась течь. Именно этим объяснялись все наши сложности с постоянно текущими парогенераторами. И если сейчас положение изменилось, то вовсе не потому, что культура производства стала выше, а за счет внедрения титановых парогенераторов.

Дополнительный год, отпущенный на «опытную эксплуатацию», позволил нам осмотреться, написать отчеты и предложения по проведенным испытаниям, навести порядок в организации службы. Спасительным этот год оказался и для строителей базы подводных атомных лодок. К сожалению, ни одно ведомство не позаботилось вовремя о создании необходимой инфраструктуры на берегу для атомоходов.

Мы убедились в этом в 1959 г., когда впервые вошли в бухту Малая Лопатка и ошвартовались у только что поставленного плавучего пирса. Лодка прибыла на базу для ремонта оторванного на полном ходу лючка кормовой надстройки, и мы рассчитывали найти здесь все необходимое. Но что же мы увидели! Вокруг простиралась голая тундра с зарослями низкорослых деревьев, торфяники. На берегу — ни одного капитального здания, одни времянки. К счастью, у соседнего пирса стояла плавучая мастерская ПМ-6. Ремонтировались мы в течение трех суток, и поработали ребята так хорошо, что, думаю, только один этот лючок и сохранился на лодке по прошествии нескольких десятилетий.

Вынужденная стоянка позволила нам совершить экскурсию в жилой городок. Строился первый дом, остальные только закладывались. А уже были открыты штаты нового соединения подводных атомных лодок со всеми соответствующими службами берегового базирования. Куда селить офицеров, мичманов, специалистов с семьями? Но тогда рассуждали так: народ у нас самый лучший, вынесет и эти трудности. И вынесли, куда деться при таких руководителях!

В поисках льда

Мне предстояло совершить еще три выхода в море на нашей лодке. Все они были в той или иной степени связаны с необходимостью завершить государственные испытания и устранить недостатки, не позволяющие принять лодку в эксплуатацию.

Чтобы представить, насколько быстро все вносимые на нашей лодке конструктивные изменения учитывались на последующих кораблях серии, достаточно сказать, что одновременно с нашей еще три лодки — «К-5», «К-8» и «К-14» — будут сданы в конце 1959 г. На них уже не было много раз варенных и переваренных труб, секций, конструкций, и уровень радиоактивности на борту снизился в десятки раз.

Тогда же завершилось строительство и головной ракетной атомной лодки, которой командовал Николай Владимирович Затеев. Здесь наша история повторилась — лодка была сдана со значительными недоделками, и в последующие месяцы ее экипажу тоже пришлось хлебнуть немало неприятностей.

А наша «К-3» тем временем продолжала активно использоваться для испытания новых приборов и механизмов. Первый поход совершили в Белое море, второй — в Баренцево с заходом на строящуюся в Западной Лице базу. Третий поход планировался полностью автономным и в водах, где мы не могли рассчитывать на быструю помощь спасательных и других специальных кораблей. Впервые с нами не было адмиралов — старшим назначили командира соединения А.Сорокина.

Основная наша задача — найти ледовое покрытие и поплавать под ним, чтобы проверить работу эхоледомеров — новых приборов, замеряющих толщину льда.

Стоял ноябрь 1959 г. Мы вышли Карским морем за Новую Землю. Позади мыс Желания, но льда нет — Гольфстрим старается вовсю. Решаем идти над водой до самой кромки льда

через желоб Святой Анны. Идем час, другой, третий, а льда как не бывало...

Достигаем 80-й параллели, а ледового покрытия все нет: только отдельные льдины, да топляк, напоминающий о расточительстве наших лесозаготовителей. Севернее 80-й параллели нам заходить не разрешалось — компасы еще не были испытаны на таких широтах. (Позднее, во время похода на Северный полюс они работали безотказно практически до самого полюса.) Решаем попытать удачу в Гренландском море. Сказано — сделано: проныриваем два моря — Баренцево и Норвежское — и вот мы у долгожданной кромки льда. Слева от нас — Гренландия, справа — Шпицберген. Широта около 80°.

Подныриваем под лед и идем на север. Вдруг в переговорнике тревожный голос старшины первого отсека Александра Крикуненко: «Справа 30 градусов шум винтов! Приближается! Перешел на левый борт!» Все всполошились. А Крикуненко продолжает: «Шум винтов слева — 20 градусов. Переходит на правый борт!»

Естественно, объявляю боевую тревогу. Предположения рождаются самые разные. Возможно, английский сторожевой корабль «Дункан», стоявший в дозоре на Гринвичском меридиане, засек нас при проходе и навел силы поиска. А может быть, над нами флотилия рыболовецких сейнеров, которые, спасаясь от жестокого шторма, прижались к ледовой кромке. В любом случае, хорошо бы осмотреться.

В центральном посту идет диспут. Штурман Евгений Золотарев докладывает: «Эхоледомер пишет: плавающие льдины.» Это старый прибор так показывает, а у нас на борту есть еще и новый, который мы как раз и испытываем. Посмотрев на его показания, представитель гидрографии совершенно авторитетно заявляет: «Льда нет! Что хотите со мной делайте — нет!»

Советуюсь с Жильцовым. Мнения со старпомом мы одного: чтобы разобраться в обстановке, надо всплывать. Уменьшаем ход до самого малого. Похоже, инерция движения полностью погашена. Поднимаем перископ и вдруг... Толчок, скрежет, и из оптического прибора брызжет вода.

Немедленно объявляется аварийная тревога. Борис Акулов, назначенный в это плавание флагманским механиком, руководит работой аварийного расчета.

Перископ не опускается, но вода продолжает течь. На всякий случай под него подкрадывается пирамида из брусьев и досок. Вдруг придется погружаться, и тогда он под давлением со свистом, как макаронины у Чаплина в «Огнях большого города», соскользнет в центральный пост. Когда в центральный пришел

А.Сорокин, мы все вместе решаем, что делать. Ясно одно: необходимо как можно скорее выйти из-подо льда, всплыть и посмотреть, насколько серьезны полученные лодкой повреждения. А одновременно разобраться, что за суда нас окружали и как действовать дальше.

Уверенность, что из-подо льда мы вышли, появилась только тогда, когда эхоледомер стал писать амплитуду волны: 10-12 м. Всплываем: действительно шторм.

Принятие решений берет на себя старший в походе А.Сорокин. Посоветовавшись со всеми, он распоряжается следующим образом: наверх подниматься четверым. Старпом Лев Жильцов с боцманом Николаем Шейко выйдут на мостик, а в прочной рубке их будут подстраховывать Сорокин вместе со старшиной команды трюмных Максимовым. Командиру, то есть мне, приказано оставаться в лодке.

Жильцов отдраивает рубочный люк, и тут же ледяная волна окатывает его с ног до головы и наполовину заполняет рубку, в которой стоят остальные. Пропустив следующий вал, Жильцов с Шейко выскакивают на мостик.

Море расходилось не на шутку. Волны, уже выломавшие двери в ограждении рубки, с яростью пытаются смыть с мостика смельчаков. Шейко — настоящий богатырь — мертвой хваткой вцепляется в ногу Жильцова, которого пытается унести и раздеть следующая волна.

— Я был уверен, что если меня унесет в океан, то без правой ноги. Уж Николай-то ее не выпустит, — будет позднее вспоминать Жильцов.

Осмотрев сломанный перископ, Жильцов убедился, что вниз он не соскользнет. Вторая констатация: других выдвижных устройств лодка лишилась, так как перископ накрыл их своим телом. И наконец, третье: никаких судов на горизонте нет и в помине!

Жильцов дожидается перерыва между волнами и ныряет вместе с Шейко в рубку. Но от волны не так-то легко убежать, и потоки воды врываются вместе с ними. И вот вчетвером они стоят по грудь в воде в тесной прочной рубке. Услышав рев воды, я дал команду продуть на всякий случай балласт.

В рубке Максимов ныряет под воду и открывает клапан спуска в трюм. Еще минута — и они среди нас, в лодке. Мы их отжимаем, протираем, сушим, согреваем, как полагается, и лодка, отказываясь от неравного противоборства со стихией, берет обратный курс.

Теперь можно анализировать случившееся. Окружение лодки «летучими голландцами», чьи винты мы слышали со всех сторон,

разумнее объяснить следующим образом: ледовый покров отражал шум наших собственных винтов. Позднее при плавании подо льдами мы смогли убедиться в правильности этой гипотезы. А главный урок, который мы извлекли — подо льдами нельзя вести себя так же, как на чистой воде. И нельзя слушать никаких советчиков — отвечает все равно командование. Так что с тех пор экипаж «К-3» научился быть на Вы не только с реактором, но и со льдами.

Проводы командира

Л.Жильцов

Случилось так, что этот поход был последним, в котором лодкой командовал Леонид Гаврилович Осипенко. Он ушел с лодки не по возрасту: ему тогда исполнилось 39 лет. (Сейчас командиры плавают почти до пятидесяти.)

Основной причиной ухода Осипенко был Обнинский учебный центр. Я уже говорил, что его начальник понятия не имел об атоме. Даже при самом квалифицированном составе преподавателей некомпетентный человек во главе может лишь мешать нормальной работе. Так оно и случилось.

В 1959 г. необходимость срочного укрепления руководства центра стала очевидной. А кто лучше мог готовить подводников для атомоходов, как не люди, сами проверившие и закрепившие навыки в плаваниях? Должность начальника центра предложили Осипенко.

Представляю, что значило для него оставить только-только доведенную лодку с крепко спаянным экипажем, которая к тому же лишь начинала плавать! Много лет спустя Леонид Гаврилович так ответил на вопрос: какой период его жизни — война, Дальний Восток, испытания первой атомной подлодки, Обнинск, где он живет по сегодняшний день, — был самым значительным:

— О чем говорить, конечно, «К-3». Ни одну женщину я не любил так, как ее!

Но существовали более сильные доводы, чем эмоциональная привязанность: государственная целесообразность, интересы дела, наконец, если первые два соображения не сработали, — воинский приказ. До этого дело не дошло, люди моего поколения были приучены ставить коллективные интересы выше личных.

Прежний начальник учебного центра был отправлен на пенсию, а Леонид Гаврилович и еще один опытнейший специалист — ответственный сдатчик лодки Николай Николаевич

Довгань — распрощались с «К-3». Командиром лодки назначили меня.

Расставание было тяжелым. Для всех — от старшего помощника до трюмного матроса — Осипенко был командиром, берущим на себя ответственность в сложных ситуациях, организатором, с самого начала установившим характер отношений на корабле, опытным, знающим специалистом. В Леониде Гавриловиче мы видели старшего товарища, всегда находившего уважительную и необидную форму для замечаний, когда мы делали что-то неправильно. За ним мы были, как за каменной стеной. И в большом, и в малом он всегда чувствовал себя командиром, что в его понимании означает: человек, отвечающий за все. Даже когда мы группой офицеров ходили в ресторан поужинать, он всегда первым лез в карман и платил за всех. Разумеется, мы потом скидывались и возмещали ему нашу долю, но для него это был естественный рефлекс — он старший по званию.

Столь же естественно он взял на себя решение вопроса, урегулировать который не смог даже заместитель министра обороны. Дело в том, что в отличие от всех лодок, где старпом и командир БЧ-5 получают одинаковые оклады, на атомоходе последнему назначили на двести рублей меньше, хотя отвечал командир БЧ-5 не за дизели, а за атомную установку. Как мы ни пытались изменить положение, все наши усилия были напрасны. И тогда Осипенко предложил увеличить оклад командира БЧ-5 за счет своего собственного. Вот такое решение удовлетворило всех, и с тех пор главный механик лодки отчасти находился на содержании у командира. Не знаю, изменилось ли это положение сейчас...

Осипенко с самого начала решил для себя, что главное на лодке — реактор и все, с ним связанное. Сам управлять ГЭУ он не смог бы, но днями и ночами просиживал на пульте и разбирался в том, что там творится. Представлял себе все системы и то, как они работают. Именно за умение видеть главное уважал его академик Александров. Ко всему остальному Осипенко относился, как к второстепенному. Торпедами он не стрелял и не особенно собирался стрелять. А на политлекции и марксистско-ленинскую учебу вообще не ходил — не хотел тратить время попусту. Он знал, что его никто не снимет: за него горой и физики, и завод, и экипаж. И потом, кого на его место поставить?

Командиром он чувствовал себя и в критических ситуациях. Однажды на лодке отвернулась дренажная пробка реактора. Нужно было завернуть пробку ключом, что по силам каждому. Однако находиться в трюме у реактора можно не более одной-

двух минут, чтобы не получить опасную дозу радиации. Этого времени хватит только, чтобы спуститься к реактору и начать крутить пробку. Осипенко решил использовать для выполнения этой операции весь офицерский состав, независимо от боевых частей. И сам первый полез в зараженный отсек.

Еще одно его правило, которое мне впоследствии очень пригодилось: командир должен быть в курсе всего. Он участвовал во всех совещаниях, даже сугубо технических, вникая в детали.

Наш тандем

Леонид Гаврилович старше меня на восемь лет. Наши отношения всегда были самыми дружескими, но без панибратства. Я его уважал, как старшего, а он следил, чтобы ни в чем не уронить моего достоинства.

Не было случая, чтобы он отменил какое-то мое указание. Придут к нему на меня жаловаться: «Вот мне старпом приказал сделать так-то!» Ответ был неизменным: «Раз приказал, значит, исполняйте». Если он с моим приказанием был не согласен, то вызывал меня и говорил: «Лев, мне кажется, ты не прав. Подумай, может, ты свое приказание отменишь. Но смотри сам».

В отношениях с экипажем я выступал в роли цербера, он — отца родного. Должен признать, это — оптимальный вариант, при котором на корабле полный порядок: и командир хороший — экипаж его любит и ему доверяет, и разболтанности никакой, потому что старпом не дремлет. К тому же такое распределение ролей наилучшим образом отвечало личным наклонностям каждого из нас.

Леонид Гаврилович, очень внимательный к людям, ко всему присматривается, все видит. Замечания высказывает тактично, никогда не позволит себе резкости. Любой член экипажа удостоится нескольких похвальных слов.

Я же неукоснительно требую дисциплины, потому что все аварии только от разгильдяйства. И когда был старпомом, и когда командовал «К-3», имел репутацию строгого начальника, и этим, честно говоря, гордился, так как под моим командованием не погиб ни один человек.

Если замечал халатность со стороны матроса или младшего офицера, вызывал его начальника и требовал навести порядок. После устного предупреждения, если оно оказывалось безрезультатным, следующей мерой воздействия была такая: в строю оставлялись только офицеры и перед всеми объяснялся

проступок одного из них. Однако если и она не действовала, приходилось прибегать к аресту при каюте. Эта санкция часто применялась мною для отстающих по профессиональной подготовке. Получает двойку по специальности — первое предупреждение. Снова не сдает экзамен — садись под домашний арест. Тут хочешь-не хочешь, а придется заниматься. Бывало, сажал офицеров на гауптвахту, но только в исключительных случаях.

В принципе, мы с Осипенко старались не избавляться от людей. За всю мою службу лишь одного человека я списал на берег.

Вот конкретный пример, иллюстрирующий разницу в наших с Осипенко подходах к подчиненным и одновременно результативность нашего тандема.

Был у нас матрос-разгильдяй. Пробовал я на него воздействовать по-разному, но безрезультатно. Надо наказывать, может быть, даже списывать на берег. Пришел посоветоваться с Осипенко. Он сказал, что все уладит. Выхожу от него, Леонид Гаврилович вызывает матроса:

— Ну, как жизнь? Что из дома пишут? Как там родители? Тот отвечает:

— Да крыша у дома провалилась! Отца у меня нет, а мать одна не справляется.

— Что же ты молчишь? — говорит Осипенко. — Я тебе отпуск дам. Поезжай, повидайся с матерью, заодно и крышу починишь.

Такого поворота матрос, конечно, не ожидал. Он знал за собой вину и был уверен, что его вызвали для наказания. Он действительно скоро уехал в отпуск, а когда вернулся, старался изо всех сил оправдать доверие командира.

Надо ли говорить, как весь экипаж жалел, что Леонида Гавриловича от нас переводят? Надо ли говорить, как Осипенко было тяжело оставлять лодку, где его так любили? Еще одна причина, по которой Леониду Гавриловичу было трудно расставаться с «К-3», — это предстоящий поход на Северный полюс.

Глава V

Л.Жильцов

Вершина планеты

Уже давно известно, что через Арктику лежит кратчайший путь из Евразии в Америку. Но столетиями Арктика считалась «мертвой землей», не приспособленной для жизни людей, непреодолимой ни наземным, ни водным путем. «Страной ледяного ужаса» называл ее норвежский полярный исследователь Нансен.

Испокон веков этот край привлекал русских землепроходцев, открывших для цивилизованного мира моря и острова Северного Ледовитого океана.

Но лишь в XX столетии освоение Крайнего Севера стало практической возможностью. Советское государство понимало, как могла бы преобразить экономическую жизнь отдаленных районов страны прокладка Северного морского пути, связывающего Мурманск с Владивостоком. В разгар гражданской войны, 2 июля 1918 г., Ленин подписал постановление Совнаркома об ассигновании одного миллиона рублей на экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана.

Разведка этой негостеприимной области велась всеми возможными средствами. Работала дрейфующая полярная станция «Северный полюс-1» под руководством И.Папанина. В 1934 г. началась ледовая эпопея «Челюскина», за спасением которого следила вся страна. 21 мая 1937 г. полярный летчик М.Водопьянов, входивший в состав воздушной экспедиции академика О.Шмидта, совершил посадку в 20 км от Северного полюса, доставив туда 13 исследователей. У советских людей крепла уверенность в том, что Арктика составляет часть их огромного государства, которую лишь предстоит освоить.

На всех советских картах область Восточной Арктики до самого Северного полюса обозначалась как полярные владения СССР. И наша страна распоряжалась ими по-хозяйски, несмотря на то, что ее притязания на значительную часть покрытой льдами водной поверхности оспаривались многими государствами. Ведь с точки зрения международного и морского права, за пределами 12 миль от берега (с недавнего времени существует также экономическая 200-мильная зона) моря и океаны не принадлежат

никому. Ряд островов Северного Ледовитого океана, принадлежность которых СССР в отличие от вод никем не оспаривается (в том числе Новая Земля), превращены в ядерные полигоны и места захоронения ядерных отходов.

И все же нелишнее напомнить, что в первые десятилетия после окончания Второй мировой войны СССР был не в состоянии не только использовать эти безграничные пространства, но и даже помешать проникновению в свои северные владения американских подводных лодок.

Стратегический центр третьей мировой войны

Казалось бы, за тысячелетнюю историю человечества, которая была историей непрекращающихся войн, возможные театры военных действий достаточно хорошо изучены. Однако в первые послевоенные десятилетия огромный регион планеты неожиданно приобрел беспрецедентное стратегическое значение. С появлением атомных подводных лодок началось освоение и военное использование северной вершины земного шара — Арктики.

Из 25 млн. км^2, составляющих площадь одной из самых неприступных областей планеты, более 15 млн. приходится на долю Северного Ледовитого океана и его морей. В большей своей части они покрыты вечными льдами. Однако из-за подводных течений здесь нет (и не может быть) сплошного ледяного покрова, позволяющего наземным путем перемещаться по Арктике. Обширнейшие ледяные массивы испещрены трещинами и полыньями, паковые льды многометровой толщины перемежаются полосами ледяного крошева, а то и чистой воды. Таким образом, постоянный доступ в эти районы и контроль за ними могут обеспечить только атомные подводные лодки, способные месяцами оставаться под водой без пополнения запасов топлива, продуктов питания, воды и воздуха.

И именно Арктика, при всей сложности проникновения и нахождения в этом негостеприимном крае, делала уязвимыми для нападения в равной степени и СССР, и США. Обе страны поняли это достаточно рано, но средства, имевшиеся в распоряжении каждой из них, были разными.

«Арктическая стратегия» США, предусматривавшая нанесение ударов по СССР через районы Крайнего Севера, разрабатывалась Пентагоном вскоре после Второй мировой войны. Вице-адмирал Э.Гренфелл сформулировал ее предельно кратко: «Завоевание

господства в Арктике станет одной из важнейших наших задач, и решить ее смогут только подводные лодки». Газета «Юнайтед Пресс Интернейшнл» в номере от 27 марта 1959 г. указывала, что «Арктика станет важным театром военных действий в любом глобальном конфликте».

Однако американцы понимали, что и США могут подвергнуться ядерному удару со стороны полюса. «Советские подводные лодки точно так же смогут пройти под арктическими льдами, проникнуть в Гудзонов залив и выпустить ракеты по Детройту или по другим промышленным объектам Великих озер», — писал Дж.Калверт, командир подводной атомной лодки «Скейт».

В любом случае при подготовке к новой мировой войне главная ставка делалась на атомные подводные лодки, вооруженные ядерными ракетами, Северный Ледовитый океан объявлялся «новым потенциальным океанским театром военных действий».

Существовала еще одна причина, по которой американцы так стремились освоить полярные широты. С полной откровенностью о ней писал в декабре 1960 г. в журнале «Ла ревю де дефанс насьональ» французский контрадмирал Лепотье: «Когда в октябре 1957 г. американцы испытали глубокое огорчение в связи с тем, что русские опередили их в запуске первого искусственного спутника Земли, моряки, имевшие опыт подледного плавания, полученный за два месяца до этого на подводной лодке “Наутилус”, предложили в интересах поднятия престижа, то есть для того, чтобы “спасти лицо” американской науки и техники, совершить первый подледный переход через Северный полюс». Во время этого похода предлагалось «изучить стратегические возможности проникновения и маневра подводными силами на всем пространстве этой возможной зоны боевых действий, географическое положение которой представляет в наши дни повышенный интерес».

Американцы в Арктике

Как магнитом тянет американские подводные лодки в арктические широты. В июле 1946 г. пять дизельных подлодок более месяца плавали в арктических водах. К 1952 г. отработан уже целый ряд задач подледного плавания, включая всплытие в разводьях, испытаны специальные приборы, в том числе эхоледомер, новые виды топлива, смазочных масел,

обмундирования подводников. Однако опыт плаваний дизельных лодок в полярных водах показал, что эти корабли не способны длительное время оставаться подо льдами.

В 1956 г. сенатор Г.Джексон совершил полет над Арктикой, по завершении которого он направил запрос начальнику штаба ВМС США адмиралу А.Бэрку: могут ли подводные лодки с атомной энергетической установкой действовать под паковыми льдами? Дав утвердительный ответ сенатору, Бэрк предложил группе офицеров штаба подробно рассмотреть эту проблему. Работы получили неофициальное название СКАМП (Submarine Cold Weather and Arctic Material Program — Программа оборудования подводных лодок для низкотемпературных и арктических плаваний). А в 1959 г. в научном управлении ВМС США создается специальный отдел по изучению действий боевых кораблей в Арктике.

Первым достиг полюса подо льдами «Наутилус». Американский подводный атомоход водоизмещением 3180 т был заложен 14 июня 1952 г. и вступил в строй 30 сентября 1954 г. Экипаж — 104 человека, предельная глубина погружения — 210 м. Испытания в средних широтах показали, что лодка может пройти под водой без всплытия более 1600 км со скоростью свыше 50 км/ч.

«Неудача с предварительно разрекламированным запуском американского искусственного спутника Земли явилась причиной того, что многие члены правительства считали нежелательным сообщать в печати о намечавшемся походе “Наутилуса”», — писал в книге «Атомные подводные лодки» Н.Полмер. Эти опасения оказались не напрасными. Лодке придется пережить поломку перископа, пожар, сложную ледовую обстановку, когда «зазор» между нижней кромкой льда и дном океана сократился — за вычетом размеров лодки — до 22 м. Лишь пятая попытка «Наутилуса» достичь Северного полюса увенчалась успехом.

Выйдя 23 июля 1958 г. из Гонолулу, лодка под командованием У.Андерсона пересекла Берингов пролив и погрузилась у мыса Барроу. 3 августа в 23.15 она впервые в истории прошла Северный полюс в подводном положении. Выйдя из-под ледового покрова двумя днями позже, она прибыла в Портленд 12 августа. За 96 часов подводного плавания «Наутилус» прошел 1830 миль со средней скоростью 17 узлов.

Приведу одно замечание о полярном походе командира «Наутилуса»: «Это плавание стало самой засекреченной операцией, проведенной в мирное время, за всю историю. Нам был отдан приказ всячески препятствовать нашему обнаружению и в случае, если это все-таки произойдет, скрыть государственную

принадлежность.»

Каким же образом? Бортовые номера на «Наутилусе» уже были закрашены, а при прохождении пролива Пьюджет-саунд лодка, вопреки международным правилам, следовала без государственного флага и опознавательных знаков. Что оставалось для скрытия государственной принадлежности — уничтожить лодку вместе с экипажем? Сейчас об этом трудно судить. Важно одно: в пределах полярных владений СССР американцы явно чувствовали себя нарушителями границы. Но это чувство угаснет по мере того, как все новые и новые американские атомоходы вторгались в полярные воды Восточного полушария.

С разницей в неделю после плавания «Наутилуса» поход на Северный полюс — теперь уже со стороны Гренландского моря — совершил «Скейт». 30 июля 1958 г. лодка вышла из Нью-Лондона и достигла полюса 11 августа. Существенно то, что «Скейту» удалось всплыть в 40 милях от полюса и в три последующие дня посетить дрейфующие полярные станции США. 25 августа лодка пришла в Осло.

Вот выписка из оперативного приказа на поход «Скейта» с указанием его основной задачи: «Отработать методы всплытия подводной лодки в районе паковых льдов. (...) Использование Северного Ледовитого океана для боевых действий окажется возможным, если лодки будут в состоянии всплывать на поверхность хотя бы периодически.» За 10 суток «Скейт» совершил девять всплытий в разводьях.

Командовал «Скейтом» в этом походе капитан Дж.Калверт. Экипаж состоял из 10 офицеров, 87 рядовых и старшин и 9 гражданских специалистов. Лодка прошла в этом походе 2405 миль, находясь в подводном положении 254 часа. Средняя скорость плавания составила 16 узлов.

Через шесть месяцев «Скейт» повторит свое достижение в условиях зимнего плавания, всплыв в районе Северного полюса 17 марта 1959 г. Для этого лодке пришлось своей укрепленной рубкой взломать ледяной покров незначительной толщины. Какой именно, американцы на этот раз отказались сообщить журналистам. Калверт заявил: «Я не могу назвать толщину льда, которую мы пробивали, так как другие государства желали бы получить эти сведения, стоившие нам времени и денег.»

В этом же плавании обнаружена возможность приема низкочастотных радиосигналов на малых глубинах. Важность этого открытия трудно переоценить: находящиеся под арктическими льдами подводные лодки могут беспрепятственно получать приказ о нанесении ядерного удара.

В 1960 г. на полюс совершает поход атомная лодка «Сарго» под командованием Д.Николсона, бывшего старшего помощника на «Скейте». С 18 января по 28 февраля 1960 г. «Сарго» пробыла подо льдом 988 часов, пройдя 6000 миль. Она 16 раз взламывала лед толщиной до 122 см, в том числе при всплытии у Северного полюса 9 февраля.

С каждым походом задачи, ставившиеся перед экипажами, усложняются. Большое плавание с заходом в Арктику и всплытием на Северном полюсе совершила американская лодка «Сидрегон» в августе 1960 г. (командир Дж.Стил). Экипаж изучал возможность лодки действовать в непосредственной близости от айсбергов, в ограниченных водных пространствах, пользоваться проходами в водах Северной Канады.

В ноябре месяце этого же года, двухмесячное плавание под водой в Северной Атлантике и Арктике осуществила лодка «Джордж Вашингтон». Помимо гидрографических и океанографических исследований, выполнявшихся на борту всех плававших на полюс американских лодок, она прошла маршрутом, вдоль всей протяженности которого имела возможность атаковать территорию СССР ракетами с ядерными головками.

Необходимо упомянуть еще об одном значительном достижении американских подводников — кругосветном плавании «Тритона»[7]. 16 февраля 1960 г. лодка вышла из военно-морской базы Нью-Лондон, погрузилась у острова Лонг-Айленд и взяла курс на острова Св.Петра и Св.Павла. Обогнув мыс Горн, пересекала южную часть Тихого океана, пройдя через проливы Ост-Индии, затем — Индийский океан и вышла в Южную Атлантику. Взяв курс на север, 10 мая «Тритон» достиг берегов США.

За 84 дня лодка прошла 41 519 миль, значительную часть пути следуя по маршруту первого кругосветного плавания Магеллана. За это время «Тритон» дважды всплывал в крейсерское положение (вблизи Монтевидео и Кадикса), не считая систематических всплытий под перископ для астрономических наблюдений, контроля за счислимым местом и вентилирования. В походе проводились гидрографические исследования, в частности изучался рельеф дна. В Южной Атлантике были открыты две горы высотой 2440 и 2745 м, а в южной части Тихого океана — гора высотой 3660 м.

Шесть полярных походов американских атомных подводных лодок с полной очевидностью показали преимущества их использования в Арктическом бассейне. Во-первых, важнейшие стратегические центры СССР оказывались в пределах

досягаемости ядерного удара; во-вторых, лодкам здесь не страшны их традиционные враги: надводные корабли и авиация; в-третьих, — атомным подводным лодкам в Арктике могут быть противопоставлены только такие же корабли.

Судя по тому, в какой спешке создавались советские подводные атомоходы, о последнем их преимуществе прекрасно знали отечественные специалисты и политики.

Бесценная информация

Чтобы яснее представить себе, насколько наш ледовый поход отличался от американских экспедиций, небезынтересно сравнить подготовительные мероприятия, проведенные каждой стороной.

Из опыта арктических плаваний дизельных подводных лодок стал очевидным ряд крупных проблем, характерных для высоких широт. Многие из них понятны лишь специалистам, поэтому мы приведем здесь наиболее общие.

1. При невозможности всплытия из-под ледового покрова энергетическая установка должна иметь значительный запас хода — практически задача эта выполнима лишь атомными энергетическими установками.

2. В области навигационного обеспечения плавания существенные трудности создают курсоуказание, определение местонахождения лодки подо льдом и под водой, использование гидроакустических средств.

3. Недостаточна изучена ледовитость Арктического бассейна. Известно лишь, что толщина паковых льдов редко достигает 25 м и круглый год в полярном районе имеются разводья. На данные о глубинах Арктического бассейна полагаться нельзя, поскольку промеры делались примитивно, с плавающих льдин.

4. Образование льда на надстройке лодки серьезно затрудняет погружение и дифферентовку.

5. Низкие температуры требуют особого ухода за электрооборудованием, оптикой и рядом других систем.

Каждой из этих проблем американские подводники уделили внимание, в частности, перед походом в Арктику все лодки прошли длительную проверку в подводном плавании в чистых водах. Так, «Наутилус» преодолел 100 тыс. миль, из которых 62 тыс. на первой загрузке уранового топлива. В январе — апреле 1959 г., готовясь к плаванию на Северных полюс в водах Антарктики, лодка «Сарго» за 80 суток прошла 19 тыс. миль, в том числе 18,9 тыс. под водой.

По результатам подготовительных плаваний были созданы высокоширотные гирокомпасы, которые в течение полугода проверялись в высоких широтах. Была разработана соответствующая методика, а также испытана совместная

эксплуатация гирокомпасов и гироскопов. В ходе подготовки к подледному плаванию создавалась специальная навигационная гидроакустическая аппаратура. Эхоледомеры, появившиеся в 1943 г., долгое время проверялись на ледоколах, затем в 1957 г. — на «Наутилусе» и лишь после внесения необходимых усовершенствований их установили на этой лодке перед походом на полюс.

С помощью ледоколов, самолетов и дрейфующих полярных станций активно изучался гидрометеорологический и ледовый режим Арктического бассейна, а также исследовались рельеф дна и грунты.

Составлялись карты с уточненными данными, в частности глубин Арктического бассейна.

Учитывая возможность приледнения, рубки лодок «Скейт» и «Сарго» были укреплены, а на последней установлен ледовый пояс. Контроль за всплытием во льдах на лодках осуществлялся телевизионной аппаратурой. Рассматривался вопрос об оснащении лодок устройствами для сверления льда или специальными торпедами, чтобы обеспечить аварийное всплытие в любом месте.

Экипажи подлодок подолгу отрабатывали погружение и дифферентовку с ледяными наростами, производились соответствующие перерасчеты.

Была улучшена герметизация устройств, сообщающихся с внешним миром, разработаны методики обслуживания при низких температурах оборудования и механизмов, включая смазку, прокрутку и т.п.

На наше счастье, при всей ярости противоборства двух систем американское общество не скрывало то, что у нас в стране хранилось за семью печатями. Уже с 1959 г. в нашем распоряжении были неоценимые для освоения Арктического бассейна сведения, опубликованные участниками полярных походов американских атомных подводных лодок. У меня до сих пор хранятся испещренные многочисленными пометками переводы статей американских подводников, напечатанные на машинке или переписанные от руки в спецхранах.

Задолго до нашего похода на Северный полюс мы многократно проверили положения, высказанные Шепардом и Дженксом («Навигация под полярным льдом»), К.Х.Блэйром («Оборудование подводных лодок для плавания в Арктике»), Дж.Стронгом («Освоение Арктики»). В 1962 г., через два года после выхода в США, книга командира «Скейта» Дж.Калверта была опубликована в нашей стране, что при медлительности советских издательств просто невероятно. Мы также имели

сводные лекции и аналитические статьи, написанные советскими экспертами по данным американских подводников.

При огромной разнице сил и средств, находившихся в распоряжении каждой стороны, все эти источники сослужили нам очень полезную службу. Мы не только теоретически ознакомились с проблемами, которые нас поджидали в плавании, но и смогли применить или, по крайней мере, испробовать на практике предлагаемые решения. Наконец, мы не теряли время на проработку вариантов, которые уже показали себя непродуктивными.

Интересна и процедура ознакомления советских подводников с подобным материалом. С момента нашего назначения на первую атомную лодку мы получили доступ ко всем документам с грифом «особо важно», в том числе и к добытой военными разведчиками информации об авариях на американских подводных лодках и их успехах. Секретными эти сведения считались не только потому, что они оправдывали достижения США, особенно, в военной области. В нашей стране мало кто знал, что американцы уже плавали на Северный полюс и даже совершили кругосветное путешествие под водой.

Я часто задавался вопросом: чем объяснить опубликование в США материалов, предоставлявших ценнейшую информацию о подледных плаваниях потенциальному противнику? Разумное объяснение, мне кажется, кроется в ее сугубо техническом характере в сочетании с уверенностью в том, что русские не смогут воспользоваться этой информацией еще долгие годы. Учитывая закрытость нашей страны, в конце 50-х — начале 60-х годов мощь ее научного и промышленного потенциала была гораздо менее очевидна вне ее пределов. Мы же были готовы к тому, чтобы достичь небывалых свершений подручными средствами.

В полярных водах России

Идея достижения Северного полюса подо льдами принадлежит великому ученому-химику Дмитрию Ивановичу Менделееву. В начале века он работал над проектом лодки для полярных исследований, с помощью которой предполагалось за десять дней проплыть подо льдами от Мурманска до Берингова пролива через Северный полюс. «Я до того убежден в успехе попытки, — писал Менделеев, — что готов был бы приняться за дело, хотя мне уже стукнуло 70 лет, а желал бы еще дожить до

выполнения этой задачи, представляющей интерес, захватывающий сразу и науку, и технику, и промышленность, и торговлю.»[8]

Первое ледовое плавание совершила российская подводная лодка «Сом», построенная американской фирмой Голланд под первоначальным названием «Фултон». В феврале 1905 г., во время русско-японской войны, эта лодка преодолела забитый льдами проход между островами Скрыплев и Русский в Японском море.

В 1908 г. состоялось первое в истории подледное плавание. Подводная лодка российского флота «Кефаль» также была построена в США, затем доставлена в разобранном виде и вновь смонтирована в мастерских Либавского военного порта. 19 декабря в проливе Босфор Восточный «Кефаль» шла «шесть минут под водой, имея перископ на три фута выше поверхности и разрушая им дюймовый лед», как записал в вахтенном журнале ее командир Василий Александрович Меркушев.

Освоение плавания во льдах продолжалось в советское время. Подводники еще молодого тогда Северного флота совершили первые вылазки в арктические воды в начале 30-х годов. Они плавали на дизельных лодках — «Декабристах» и «Щуках».

В 1935 г. дивизион подводных лодок впервые достиг Новой Земли и укрепил на прибрежной скале медную доску с названиями кораблей. Пройдя через пролив Маточкин Шар, лодки попытались обогнуть северную оконечность архипелага со стороны Карского моря. Однако сложная ледовая обстановка воспрепятствовала этому намерению. Лодкам пришлось миновать ледовые поля в подводном положении и обогнуть острова с запада.

Это была первая ледовая одиссея советских подводников. Большая группа ее участников по возвращении в Мурманск была награждена орденами. Среди отличившихся подводников — командир дивизиона Грибоедов, командиры подводных лодок Попов и Рейснер, инженер-механики Мокржицкий и Печеркин, старшины команд Идомский, Сметанин, Клоков, Лебедев...

В феврале 1938 г. вся страна, затаив дыхание, следила за спасением полярной экспедиции Ивана Дмитриевича Папанина. Северный флот выделил спасателям три подводные лодки, среди них были «Д-3» и «Щ-404». Подводникам, особенно экипажу «Д-3» под командованием Виктора Котельникова, пришлось действовать в исключительно сложных ледовых условиях.

Подводные лодки Северного флота использовались и для обеспечения беспосадочного перелета советских летчиков во главе с В.Коккинаки по маршруту Москва — Северный полюс — США в апреле 1939 г. Четыре лодки выходили далеко в полярные

воды и действовали даже за кромкой льдов.

Перед войной, в 1940 г. установлен рекорд, который удалось побить лишь атомоходам: советская дизель-электрическая лодка «Л-13» за 19 часов 43 минуты прошла подо льдами 46,8 мили.

Действия подводных лодок Северного флота во время Второй мировой войны заслуживают отдельного исследования.

В 1960 г., когда американцы совершили на своих подводных атомоходах уже шесть походов в Арктический бассейн, мы все еще осваивали арктические воды в пределах, доступных дизельным кораблям, хотя имели уже с десяток атомных подводных лодок. Однако никто в мире и не догадывался, что Советский Союз создал такую лодку.

Трудный выбор

Решая, какую из советских лодок готовить к плаванию подо льдами, командование ВМФ встало перед сложной дилеммой.

Здесь уместно еще раз сказать о той колоссальной разнице, которая существовала между нашей опытной лодкой и последующими кораблями серии. Именно на ней были испробованы все новые системы и механизмы, проведены испытания в нештатных, экспериментальных и зачастую экстремальных режимах. В результате, на отдельных системах, например парогенераторной, буквально не было живого места: сотни отрезанных, переваренных и заглушённых трубок! При низкой технологической культуре сварочные работы неизбежно приводили к попаданию в системы отходов и грязи.

На нашей лодке проводилась и наладка системы очистки воды для первого и второго контуров. Дело в том, что недостаточная чистота бидистиллата привела к образованию коррозии и микротечей, в результате чего удельная радиоактивность первого контура была в тысячи раз выше, чем на серийных лодках. Об этом прекрасно знал личный состав, и лучше всего непосредственно занятые обслуживанием ГЭУ управленцы во главе с Рюриком Александровичем Тимофеевым. Знал об этом и флагманский инженер-механик флотилии Михаил Михайлович Будаев. По этой причине он грозился запретить «К-3» плавание к полюсу. Судьба распорядилась довольно своеобразно: в этот поход Будаев был назначен на нашу лодку страшим специалистом.

Именно нашей лодке были поручены испытания различных образцов навигационной аппаратуры, в результате которых

предстояло отказаться от одних систем и запустить в производство другие. Адский ритм задал нам и Северный флот, стремившийся как можно скорее изучить боевые возможности атомных подводных лодок.

Приведу как пример одну задачу из множества тех, которые мы решали в 1960-1961 гг.

Для испытаний гидроакустической системы новых атомных лодок ее гидрофоны подвешиваются под днищами надводных кораблей. Нашей лодке предстояло пройти точно под ними на заданной глубине и на больших скоростях, включая самые полные обороты. Для такого маневра (а мы проделывали их по полтора-два десятка в день) надо было занять место на траверзе лежащего в дрейфе корабля, определить курс и, поднырнув, разогнаться до полного хода (то есть резко поднять мощность реакторов до номинальной). Потом мы проносимся под гидрофонами, постоянно подправляя курс на «шумилку» — гидроакустический маячок, — и так же резко снижаем скорость хода для всплытия. Всплыв, переговариваемся по радио с руководителями испытаний — и все сначала!

К моменту, когда определялась лодка для похода на полюс, «К-3» осталась без трети парогенераторов. Металл не выдерживал резких температурных перепадов, образовывались течи, и мы были вынуждены отсекать и заглушивать аварийные «бочки». Два из оставшихся в работе парогенераторов уже попали в подозреваемые, и мы знали, что в случае похода на полюс нам придется идти со значительным ограничением мощности. Множество других систем и механизмов, проработав в экстремальных режимах в течение пяти лет, основательно растратили свой ресурс. Все это хорошо было известно первому испытателю наших ГЭУ Владимиру Андреевичу Рудакову, ставшему к тому времени флагманским инженер-механиком нашей дивизии подводных лодок. Наверное, именно ему, оставленному на берегу, было труднее всего ждать нашего возвращения.

Почему же, зная о почти аварийном состоянии нашей лодки, при решении вопроса государственной важности о походе на полюс, призванном заявить перед всем миром о том, что наша страна осуществляет контроль над полярными владениями, остановились все же на «К-3»? Ответ, может быть, странный для иностранцев, совершенно очевиден для русских. Выбирая между техникой и людьми, мы всегда больше полагаемся на последних.

И действительно, с самого начала на нашей лодке было раз и навсегда заведено железное правило: каждый знает, что ему делать, и делает это наилучшим образом. В какой бы сложной

ситуации не оказывался экипаж, ни разу не отмечались растерянность, безответственные действия и бестолковые метания. Как никто другой, личный состав «К-3» уважительно относился к своим самым опасным соседям — атомной энергии и льдам. Но эти аргументы — для посторонних.

Мог ли командир дать согласие выйти в опасное плавание на столь ненадежном судне?

Думаю — да, поскольку я был уверен в своих людях. Знал, что бы не случилось в этом походе, экипаж не подведет. А лодку было время подготовить, на авантюру идти я не желал.

Поход откладывается

Первоначально поход на полюс назначили на 1960 г. Нам дали достаточно времени, чтобы привести лодку в порядок после нагрузок последних месяцев. В первую очередь необходимо было смонтировать новую систему очистки воды второго контура от солей и растворенного в воде кислорода, окислявшего металлические трубы. Поставили деаэратор и соответствующие фильтры. Однако разница уровней воды и пара в фильтрах колебалась так сильно, что когда систему запустили, немедленно сработала аварийная защита реактора, и установка заглохла. И так было при каждой новой попытке. Хорошо, что происходило это все у стенки завода, а не в море.

Месяца три мы возились с новой системой очистки. У носа лодки стоял ледокол «Ермак», чтобы вывести нас в Белое море, уже скованное льдом. Завод платил за каждый день его простоя. Ежедневно приходил капитан «Ермака» Пономарев: «Ну, когда пойдем, командир?» Ответ был неизменным: «Пока не можем!»

Приближался 1961 г. На лодку одна за другой приезжали комиссии, чтобы выяснить причины отсрочки. Наконец, приехавший представитель ЦК КПСС В.И.Вашанцев заявил: «Вы столько всего требуете! По-моему, вы просто не хотите плавать!» Тут уже мы возмутились. Была приглашена независимая комиссия из представителей флота и судостроителей. Она установила, что система очистки воды не действует, и речи не могло быть, чтобы идти с ней под лед. Решили порезать ее и выбросить. Так и поступили.

Только к лету 1961 г. мы были полностью готовы идти на полюс. Во всяком случае, экипаж находился в прекрасной форме. В Белом море мы прошли полную подготовку всех маневров, в том числе таких сложных, как плавание задним ходом и

вертикальное всплытие без хода.

Но в июле произошла авария на «К-19», погибло шесть человек. Авария была связана с атомной установкой. Подготовку к походу на полюс прекратили, пока не будет выяснена причина аварии. Нам сказали: «Про полюс и думать забудьте, занимайтесь боевой подготовкой.»

В конце 1961 г. комиссия установила, наконец, причины аварии на «К-19». Тут-то и вспомнили, что поход на полюс так и не состоялся. Приехала новая комиссия разбираться теперь уже с Северным флотом: почему не была послана лодка. Между прочим выяснилось, что Москва так и не поставила флоту задачу подготовить лодку для похода на полюс. Руководство ВМФ имело дело с нами напрямую, а командование флотом, находящееся в Североморске, об этом официально даже не уведомили.

Нас снова принялись готовить к Арктике. Однако все лето и осень 1961 г. на лодке испытывали новую акустическую станцию, но главное — ее избрали живой мишенью для испытания противолодочных систем. Такая удача иметь под рукой атомную подлодку, по которой могут учиться стрелять и подводные, и надводные противолодочные корабли! Наша задача, естественно, состояла в том, чтобы как можно чаще избегать нежелательных встреч. Это значит — то полный ход, то стоп! В результате мы снова так раскачали ГЭУ, что у нас потекли парогенераторы.

К тому времени «К-3» сменила место базирования. До августа 1961 г. мы находились в месте ее постройки, в Северодвинске. Теперь нас перевели в район Мурманска, на военно-морскую базу Западная Лица. Оттуда мы и уйдем на полюс, туда же и вернемся.

Поскольку находились мы уже в другом месте, ремонт поручили местному Палагубскому судоремонтному заводу. С атомными лодками на нем знакомы не были, и самая пустяковая операция занимала здесь в несколько раз больше времени, чем в Северодвинске. Разумеется, сюда приезжали и специалисты Северодвинского завода, и конструкторы из Ленинграда, включая главного конструктора КБ Балтийского завода Г.А.Гасанова. Все знали, что лодка готовится к походу на полюс.

И флотская машина теперь уже работала вовсю. Командующий Северным флотом адмирал В.А.Касатонов постоянно интересовался ходом подготовки и не раз приезжал с проверкой лично. К нам было прикомандировано множество специалистов из Москвы — из технического управления, из Главного управления кораблестроения ВМФ, которые ежедневно строчили шифровки о проделанной работе.

Особенно кипучую деятельность имитировали политработники. Но эта тема, пожалуй, заслуживает особого

разговора.

Конкуренты КГБ

Известный подводник и писатель Николай Черкашин, бывший в свое время замполитом на корабле, в одном из своих очерков написал, что замполит — это человек, который отвечает за все. Читая книги Черкашина, веришь, что лично он к своей задаче так и относился, и мне остается только пожалеть, что нам не довелось плавать вместе.

Дело в том, что доверие замполитам оказывалось исключительно большое: на первых атомных подводных лодках не было даже представителя контрразведки. Позднее при всех выходах в море ракетных атомоходов, на борту каждого обязательно находился особист. И можно понять тех, кто считает эту меру необходимой: интерес к нашим лодкам у иностранных разведок огромный, и контрразведке наверняка есть над чем поработать.

В наше же время представители спецслужб были только в штабных структурах на берегу, а за соблюдением секретности на лодках отвечали командир и старпом. Из всех членов экипажа лишь шифровальщик по роду своей деятельности был связан с особистами. Но у нас все они были отличными ребятами.

Когда я выходил в море, то был уверен: у меня на борту никто не «стучит». Уверенность моя основывалась еще и на том, что с курировавшим нас особистом мы были знакомы накоротке, и даже иногда использовали его конспиративную квартиру в городе для пирушек. Он бы несомненно предупредил меня, если бы на лодке был «стукач».

А уж в чем я был абсолютно уверен, так это в том, что ни одна оплошность командования, ни один промах личного состава не будет обойден в отчете, который напишет своему начальству замполит. Подтверждение тому мы получали сразу по возвращении из походов: начинались разборы и вынесение взысканий. Факты, о которых доносил замполит, под сомнение не ставились никогда.

Ясно, что лицо, облеченное столь большим доверием, само должно быть безупречным. Но это — теоретически. На практике дело обстоит несколько по-другому. Предоставим судить об этом самому читателю.

Я расскажу о замполитах, с которыми мне пришлось иметь дело. Подчеркиваю еще раз: нашей лодке в этом плане не везло,

однако по опыту моих товарищей знаю, что невезение это ни невероятное, ни исключительное.

Галерея воспитателей

В нашем первом замполите Б., назначенном пока мы еще обучались в Обнинском, пропал ушлый, оборотистый бизнесмен. Не дослужил он до времени перестройки, когда партия начала создавать на присвоенные у народа деньги совместные предприятия. Вот где бы он был на своем месте. А так ему приходилось заниматься вещами, особой склонности к которым он не питал. Офицеры наши были грамотнее его, и когда Б. проводил политинформации, он всегда давал нам повод поухмыляться. К чести его надо сказать, что он и не пытался самоутвердиться как политический комиссар, а наоборот, стремился быть полезным.

Настырности и изворотливости ему было не занимать, и свое время он проводил главным образом в Москве, пробивая различные материальные и нематериальные блага. И старался он для всех, а не только для себя. Он следил, кому когда подходит срок присвоения очередного звания, и обязательно напоминал начальству. Пока он с нами, можно быть уверенным, что день в день будет приказ о следующей звездочке...

Однако плавать на подводном атомоходе Б. не стремился. И когда ему предложили остаться в Обнинском заместителем начальника учебного центра по политической работе, он согласился.

Чтобы после ухода Б. личный состав не остался без присмотра в Северодвинске, пока нам не назначили нового замполита, нас взял под свое крылышко замполит дивизиона К.

Интересный был человек! Каждую субботу он совал под мышку веник и шел в баню. А дальше все его окружение начинало гадать и заключать пари: когда он «всплывет»? — В понедельник? Во вторник? В среду? Дело в том, что К. был горячим сторонником поговорки: «Год не пей, два не пей, а после бани выпей!» Флотские начальники прекрасно знали об этой слабости К., служившей за глаза предметом насмешек для его подопечных, но ничего не предпринимали. В те времена еще боялись вступать в конфликт с идеологическими эмиссарами партии — вдруг настучит по своей линии политдонесение! Этого было достаточно, чтобы повлиять не только на продвижение по службе, но и на всю жизнь офицера. Что же касается политического

начальника К, то у него самого рыльце было в пушку, так что копать под своих подчиненных ему было не резон.

Когда политуправление Северного флота подобрало нам в качестве комиссара капитан-лейтенанта Николая Павловича Попова, мы вздохнули с облегчением. Он оказался прекрасным человеком, к которому тут же потянулись и офицеры, и матросы. И работать, и общаться с ним было сплошным удовольствием.

Но тут, как на беду, и нагрянула медицинская комиссия, во главе которой стояла совершенно неподкупная женщина-генерал. Эта очень милая и приятная особа оставила после себя массу «разрушений», как после урагана, списав на берег несколько дефицитнейших специалистов. У всех у них были обнаружены зачаточные признаки катаракты, что при повышенном уровне радиации грозит слепотой. Среди прочих загремел под фанфары и Николай Павлович... Мы снова оказались без идейного руководства.

Необходимо было предпринимать энергичные меры, чтобы положить конец этой полосе неудач. Осипенко вызвал с Камчатки замполита, с которым они вместе съели не один пуд соли.

Григорий Васильевич Черных со своей противотанковой пушкой прошел от Сталинграда до Берлина, у него было четыре ордена Красной Звезды. Старый артиллерист прибыл к нам уже настоящим подводником, умеющим даже совершать сложные маневры. Очень быстро он завоевал уважение экипажа.

Однако при всех своих человеческих достоинствах — да не обидится на меня Григорий Васильевич — на роль замполита он подходил мало. Господь не наградил его даром связно и гладко выражать мысль словами, в чем политработники считаются мастерами. Когда Черных выступал перед строем или просто проводил беседы в воспитательных целях, матросы с трудом сдерживали смех, а отдельные лексические и грамматические перлы несколько человек записывали для потомков. При передаче особо сложных оттенков мысли, когда все без исключения слова предательски разбегались, он просто махал кулаками в воздухе. Надо отметить, что к нашим подтруниваниям Черных относился с юмором. Думаю, он не обижался, потому что знал: его на лодке действительно любят. Кстати, именно он прослужил на «К-3» рекордный срок: с конца 1957 до середины 1962 г. Все самые тяжелые годы испытаний лодки. И зачастую он на удивление точно находил, что нужно сказать в трудных ситуациях. От сердца слова у него шли легко!

Пойти с нами на полюс Григорий Васильевич не смог. В ответ на его настойчивые просьбы его перевели на берег, а к нам направили выпускника Высшей политической академии им

Ленина.

Капитан-лейтенант Ш. считался участником войны — его призвали в учебный отряд в конце 1944 г. Ему прочили большое будущее как идеологическому работнику. Но в экипаже внимание обращают в первую очередь на человеческие качества и на слабости, ведь политработники по долгу службы должны учить жить других. Поэтому личный состав мало волновало, насколько проведение Ш. политсеминаров соответствовало существующим методикам. Однако все знали, что он страдал страшной болезнью — ревностью, и это, понятно, его авторитет не повышало. Спокойнее относились к его другой слабости, на которой, кстати, он и сгорел.

Большинство офицеров были не прочь расслабиться в редкие моменты, когда это позволял чрезвычайно напряженный в то время ритм жизни. Но мы свято соблюдали заповедь: во время работы ни грамма спиртного. Ш. мог в рабочий день выпить залпом стакан спирта, запереться в каюте — и нет его! Эта незадача и приключилась с ним однажды в понедельник — день политзанятий. Но тут как на грех инспекция: контр-адмирал из Москвы захотел поприсутствовать на политзанятии. Адмирал потребовал открыть каюту. Принесли второй комплект ключей и открыли дверь — Ш. спит мертвецким сном, а на столе — пустой стакан. Так и сгорел человек!

А мы на лодке жалели о нем. Он хорошо себя проявил в походе на полюс, к тому же был порядочным человеком — с ним я был уверен, что на меня не «настучат».

Не надо думать, что эти очень личные черты характера наших замполитов описываются здесь из желания порыться в чужом грязном белье. Нет! Эти примеры показывают лживость существовавшей системы идеологической подготовки, при которой люди, обязанные являть пример высоких моральных качеств, зачастую представали перед воспитуемыми в самом неприглядном виде.

Уже будучи в отставке, я раз не утерпел и, послушав радиопередачу «Пеленг», написал в Верховный Совет СССР и в Министерство обороны все, что я думаю об институте замполитов и о работе партийных организаций в вооруженных силах. Считаю, что освобожденных партийных работников в армии быть не должно. Идеологическая работа должна быть общественной, выполняться в нерабочее время и ни в коем случае не оплачиваться. И, конечно, ни одна партия не должна иметь своих организаций в войсках.

По моему мнению, на корабле нужен помощник командира по быту и воспитанию личного состава. Он должен знать все

сложности жизни коллектива, уметь снимать напряжение, работать индивидуально с трудными людьми, короче, быть профессиональным психологом. Ему следовало бы поручить контроль за условиями службы и быта экипажа, за питанием, обмундированием, досугом, организацией спортивных соревнований культурных мероприятий. Он должен быть в курсе всех событий, в состоянии ответить на любой вопрос.

Таков, по моему мнению, круг обязанностей заместителя командира по быту и воспитанию. Он достаточно широк и сложен, чтобы подбор кадров на эту должность стал труднейшей задачей. Главное, эти работники никоим образом не должны мешать экипажу заниматься своим основным делом, как это до последнего времени делали политработники.

Подарок правительству

Наконец, ремонтные работы на лодке были закончены. Учитывая неопытность судоремонтников Палагубы, весь экипаж «К-3», как и в Северодвинске, тщательно следил за каждой операцией. Перед походом на полюс состоялось проверочное плавание, однако исправлять обнаружившиеся неисправности было уже некогда. Основные узлы и агрегаты работали, а мелочи, решили мы, доделаем сами в походе. Прихватили наши старшины и кое-какие запчасти к наиболее уязвимым механизмам.

А торопили нас с выходом на полюс потому, что Мурманскую область летом 1962 г. собирался посетить Никита Сергеевич Хрущев. До тех пор еще ни один руководитель партии и государства не забирался так далеко на Север. Его готовился принять весь регион. Планировалась и поездка на военно-морскую базу Северного флота, роль которого в обороне страны представлялась все более значительной.

В те времена считалось обязательным делать правительству подарки. Другое дело, что любое, самое ничтожное решение руководителей страны также преподносилось как подарок партии народу. Такая форма регулирования отношений между правительством и народом строилась как бы на исключительно бескорыстных чувствах: горячей любви с одной стороны и отеческого попечения — с другой. Так что ни для кого из нас не было неожиданностью, когда командование флота и ВМФ захотело отметить визит руководителя страны необычайным свершением. Первый хозяйский обход полярных владений страны атомной подводной лодкой должен был стать апофеозом в показе

достижений военных моряков этого сурового края.

В Западную Лицу прибыл главнокомандующий ВМФ С.Горшков, чтобы лично убедиться в готовности «К-3» к выполнению ответственного задания. В кают-компании нашей плавбазы собрали командование и начальников всех служб атомной лодки.

Это совещание Горшков начал так:

— Я сам командовал кораблем и прекрасно знаю, что ни один командир не доложит об истинном положении вещей. Если ему ставят задачу, он будет выполнять ее любыми правдами и неправдами. Поэтому ты, Жильцов, молчи! О готовности лодки послушаем твоих офицеров.

Естественно, перед приездом главкома я собрал на совет всех офицеров. Мы единодушно решили не допустить даже тени сомнения по поводу готовности «К-3» к походу. Говорить в такой ситуации о недоделках — лишь способствовать всеобщей нервотрепке. Все знают, что идти на полюс надо, и если вскроются недостатки, о существовании которых все более чем догадываются, начнутся поиски виноватых, обвинения, рапорты, разбирательства. Делу это не поможет, а поломает многое. Поэтому, решили мы, ответ может быть один: «К походу готовы!» Так что доклады офицеров были один другого оптимистичнее. Горшков слушал их с видимым удовольствием, а под конец приказал мне представить план похода.

Запланировали следующее: пройти подо льдом до 85-й параллели (дальше заходить не разрешалось, так как неизвестно, будут ли работать гирокомпасы), затем, не всплывая, развернуться и возвратиться к чистой воде. Здесь всплыть, доложить по радио об обстановке и результатах плавания и лишь потом идти к полюсу. Таким образом, нам предстояло вернуться миль на шестьсот, что потребовало бы от полутора до двух суток. Я попросил у главкома разрешения не возвращаться, а по возможности всплыть в районе 85-й параллели и доложить оттуда. Горшков согласился и пожелал нам счастливого плавания.

Напоследок отвел меня в сторону:

— Имей в виду, командир: конструкторы навигационной аппаратуры заготовили небольшой запас сверхплановый на ордена и премии. Гирокомпасы твои должны работать не до 85-й широты, а и дальше. Обязательно определи эту границу для наших командиров лодок.

Пока командиры боевых частей докладывали о готовности «К-3» к походу, на лодке полным ходом шли последние работы, связанные с пуском установки после кратковременного расхолаживания. Под руководством командира реакторного отсека Юрия Никандровича Некрасова офицеры и старшины поочередно спускались в опасную зону, чтобы завернуть открутившуюся пробку дренажного бака. Без этого нельзя вывести установку на мощность, но продвигалось дело медленно: из-за сильной радиации находиться в зоне можно было лишь несколько секунд.

Лучше всех знал, как поскорее завернуть пробку, старшина отсека Валерий Козлов. Однако его индивидуальный дозиметр уже зашкалило, и через контрольно-дозиметрический пост его на корабль не пустили. И все же завершил операцию именно Козлов. Для этого ему пришлось перелезть через забор, ограждавший сверхсекретную лодку. Именно такую преданность делу мы имели в виду, когда докладывали, что лодка к походу готова: какие бы сюрпризы не выкинула техника — люди не подведут!

Наш выход был назначен на 22.00 10 июля 1962 г., а начать ввод в действие ГЭУ нам удалось лишь в 21.00. За один час реактор не раскочегаришь, но, не отчаль мы от пирса вовремя, неприятностей не оберешься! Решили идти на дизелях в надежде, что к моменту погружения установка будет уже в рабочем состоянии. К счастью, так оно и получилось: перед самой точкой погружения оба реактора были выведены примерно на 60% номинальной мощности. Мы надеялись, что нам не придется превышать этот безопасный порог.

Понимаю, что выход в море с труднейшим заданием лодки, находившейся в столь плачевном техническом состоянии, на посторонний взгляд все-таки отдает авантюрой. Но у нас помимо надежды на людей, работавших перед отплытием по 14-15 часов в сутки, были и свои расчеты. Вот конкретный пример.

Самым слабым местом лодки оставались парогенераторы. По опыту эксплуатации мы знали, что их ресурс около 3 тыс. часов. К моменту похода на полюс они проработали 2,2 тыс. часов. Значит, если не превышать мощность ГЭУ более чем на 60% и избегать резких ее перепадов, мы могли рассчитывать еще на 800 часов работы[9].

Однако не могло быть так, чтобы на державшийся на честном слове лодке ничего не случится. Не успели выйти из Баренцева моря, как с пульта управления ГЭУ докладывают: «Греется подшипник электродвигателя главного циркуляционного насоса!» А ведь только-только во время ремонта подшипник был заменен на заводе. Но, видимо, попался бракованный или поставили его

неумело, а наши техники не досмотрели.

Вызываю главного электрика капитан-лейтенанта Анатолия Анатольевича Шурыгина, хотя и самому ясно, что нырять под лед без надежной системы охлаждения конденсата турбин нельзя. Но где в открытом море взять подшипник на замену?

Шурыгин прибыл на центральный пост уже с готовым планом работ. Оказывается, хозяйственный старшина отсека Н.Воробьев старый подшипник не выбросил, а завернул в промасленную ветошь и засунул под диван в каюте — на всякий случай.

У меня отлегло от сердца. Руководитель похода адмирал А.И.Петелин утверждает мое решение продолжать плавание, производя ремонт на ходу. А что значит заменить подшипник в море?

Всплывать нельзя, лодку начнет качать. Для ремонта придется поднять тяжелейший мотор, весящий около тонны. Но прежде надо демонтировать паропроводы или работать, постоянно касаясь их и обжигаясь. Кроме того, продолжать плавание теперь придется уже не только на 60-процентной мощности реакторов, но и на одной турбине.

Какое счастье, что отвечающий за работы Шурыгин выдержку и спокойствие сочетал с высокой технической культурой. Под его руководством опытные старшины Н.Воробьев, Н.Метельников и матросы А.Ильинов и Г.Вьюхин лезут в сплетение пышущих жаром паропроводов. На несколько часов экипаж затаил дыхание: все — от командующего флотилией Петелина до матроса — понимали, что забираться под арктический лед на одной турбине — чистейшая авантюра. В случае ее отказа лодка вынуждена будет всплыть, если, конечно, ей это удастся, среди паковых льдов, за тысячи миль от берега. В то время у нас еще не было мощных ледоколов типа «Сибирь», так что вызволение лодки из ледового плена оставалось весьма проблематичным[10].

Так в руках Шурыгина и его команды оказалась судьба похода. До сих пор замену подшипника выполняли только специалисты завода-поставщика при неработающей установке и не за одни сутки. Но не зря наши старшины и офицеры дневали и ночевали на лодке во время ее строительства и испытаний. И вот в громкоговорителе раздается спокойный голос Толь Толича (так мы привыкли к нему обращаться):

— Работы закончены. Разрешите опробовать?

Еще как разрешаем! Спешу в отсек, чтобы посмотреть на работу насоса. Вот его включили с пульта — ощущаем это по усилению шума прокачки забортной воды. Все специалисты поочередно прикладываются ухом к приставленному к подшипнику «слухачу» — длинной металлической трубке с

раструбом. Протягивают его и мне:

— Послушайте, товарищ командир, нет посторонних шумов?

Прежде, чем я успеваю в этом убедиться, кто-то уже бросает в нетерпении:

— Да что его слушать! Будет работать, как зверь!

И действительно, работает, как зверь! Прямо из отсека даю распоряжение объявить об этом по кораблю. А сам смотрю на часы — лодка не сбилась с графика ни на один час.

В центральном посту меня ждут две радиограммы. Первая — обращение Военного совета ВМФ, подписанное главкомом адмиралом С.Горшковым и заместителем начальника Главного политического управления Советской армии и Военно-морского флота вице-адмиралом В.Гришановым. Наши руководители выражали уверенность, что при выполнении почетной и ответственной задачи матросы, старшины и офицеры проявят отличную боевую выучку, мужество, дисциплинированность и чувство патриотического долга перед Родиной. Вторая радиограмма прислана Г.Гасановым, главным энергетиком проекта, который, ознакомившись с техническим состоянием лодки, категорически требовал запретить «К-3» выход в море.

Но машина уже была запущена!

Ледяное небо

Мы входили в Арктический бассейн по нулевому меридиану между Гренландией и Шпицбергеном. Участок пути, где наиболее вероятна встреча с айсбергами — между 80 и 82 параллелями — шли на большой глубине. Наш пост наблюдения загодя обнаружил первую ледовую громадину, опускавшуюся на 25 м вглубь. За ней вскоре появилась следующая, потом еще одна. Мы старались по возможности избегать резких маневров, чтобы обогнуть их: важно методически правильно проверить наши навигационные комплексы.

Не меньшую опасность представляют и сталактиты — громадные языки, свисающие с нижней кромки льда. Самописцы приборов, вычерчивающих ее форму, рисуют самые причудливые линии. А ведь были исследователи, которые предлагали снабдить верхнюю часть подводных лодок полозьями, которые скользили бы по подводной поверхности ледяных полей.

Наша осторожность объясняется и еще одной причиной. Норвежское море, которого мы достигли, — это гигантский военно-морской полигон НАТО. Его воды постоянно бороздит

американские подводные атомоходы с «Поларисами» на борту, базирующиеся в бухте Холл-Лох. С лодками мы не столкнулись, но когда подвсплыли на перископную глубину, дважды наблюдали патрульный самолет НАТО, летящий над морем на высоте около 200 м. Оба раза «К-3» удалось уйти на глубину и остаться незамеченной. Эти встречи оживленно комментировались в отсеках.

На этом участке пути гидроакустики обнаруживали и транспортные суда, которые мы потом долго «вели». В самом деле, это прекрасные объекты для учебных целей. Мы определяли дистанцию, курс, скорость, перехватывали их радиосигналы и депеши. По ним командиры боевых частей отрабатывали различные тактические задачи.

Несмотря на то, что лодка была оснащена всевозможными приборами для наблюдения за ледовой обстановкой, включая телевизионную технику, все же хотелось иметь возможность визуального контроля. Поэтому мы решили использовать перископ и установили пост «вверхсмотрящего», тем более что подо льдом кое-кто остался без дела. Именно им — шифровальщику И.Десятчикову, радиометристам В.Федосову и В.Булгакову — повезло больше всех: они первыми увидели Арктику из-под воды.

Наша лодка уже подошла к ледовой кромке. По сути дела, ее не было — попадались отдельные плавающие льдины, которые, постепенно сплачиваясь, перешли в ледяные поля. И лишь потом появился многолетний паковый лед, изредка расщепленный разводьями. Авиаторы неплохо выполнили ледовую разведку, поскольку плавающие льды над собой мы обнаружили точно в намеченное время.

А какое это фантастическое зрелище! С глубины около сотни метров отчетливо видно, как над головой, подобно облакам, проносятся призрачные серо-зеленые льдины. Вот впереди нарастает черная туча — 15-20-метровые паковые льды. Еще мгновение — она оказывается над нами, погружая все вокруг в мрак. Проходят минуты прежде чем над головой снова возникает нереальных цветов «небо» с мелькающими зелеными облаками-льдинами.

Подводный мир — тревожный, сумрачный. Каждый из нас физически ощущал, что от поверхности его отделяет многометровая ледовая броня. Если что случится, неизвестно, удастся ли лодке всплыть. И поэтому все, кто заходил в центральный пост, невольно задерживали взгляд на шкале прибора, показывающего толщину льда.

Вскоре завороженным зрителям у перископа пришлось поработать: предстояло подобрать подходящее разводье доя всплытия. Мы снизили скорость хода и подвсплыли до 60 м. Эта глубина представлялась безопасной, так как наибольшая обнаруженная осадка ледяных полей не превышала 34 м.

Работу поста «вверхсмотрящих» возглавил старший помощник Геннадий Сергеевич Первушин. Лежа в трюме, он неотрывно смотрел в перископ и громко докладывал наверх, когда появлялась полынья, а также прикидывал ее размеры. Как только разводье оказывалось пригодным для всплытия, объявлялась тревога. Мы разворачивались и шли обратно к полынье. Маневр занимал пять-десять минут, но, выйдя к расчетной точке, полыньи мы не находили. Нам потребовалось несколько попыток, прежде чем мы поняли, что за время маневра ветровым дрейфом сносило льды, а течением — лодку. Так что тактику пришлось поменять.

Теперь, обнаружив подходящую полынью, мы стопорили ход, осторожно толчками заднего хода гасили довольно изрядную инерцию и, остановив лодку полностью, переходили на задний ход. Плавание задним ходом считается у подводников высшим пилотажем — при малейшей ошибке боцмана возможен аварийный дифферент, борьба с которым, как правило, заканчивается выбросом лодки на поверхность. Не случайно мы эти маневры многократно отрабатывали на чистой воде, готовясь к походу на полюс.

Медленно, подвсплывая каждый раз на пять метров, приближаемся к поверхности воды. Снизу тревожный голос старпома: «Лед!» Снова погружение, снова поиск.

Долго наблюдавший за нашими мучениями адмирал Петелин, наконец, не выдержал:

— Да плюнь, Лев, на все эти инструкции! Всплывай, как всю жизнь делал! Оставь приборный способ для чистой воды.

С удовольствием подчиняюсь старшему в походе. Мы подробно инструктируем всех, особенно трюмных — успех дела зависит от четкости их работы.

Снова разводье, снова задний ход. По специально выпускавшимся пузырькам воздуха старпом определяет: «Лодка стоит». Командую: «Пузырь в среднюю!» Это значит сейчас лодка начнет вертикально всплывать. Глубина падает все быстрее: 40 м, 30, 20... И вдруг истошный крик снизу: «Над рубкой лед!» Необходимая команда отдана, но погасить инерцию лодки мгновенно невозможно, она продолжает всплывать. Невольно

хочется втянуть голову в плечи — сейчас врежемся!

Какая удача, что в трюмном центральном посту у нас работают блестящие специалисты. Старшины В.Шепелев, А.Крючков, матросы М.Сафонов и В.Михайлов проявляют необычайное мастерство и самообладание: лодка едва касается льдины крышей ограждения рубки, как тут же начинается ее стремительное погружение с дифферентом. Выправляю положение, дав хороший ход и продув систему быстрого погружения.

Снова поиск, еще один маневр всплытия. Наконец, в перископе видим Арктику, но лодка дальше не идет ни на сантиметр. Оказывается, мы всплыли поперек длинной трещины шириной метров пятьдесят. Разворачиваться на месте рискованно, можно нарваться винтом на торос. Ныряем с места на глубину. В конце концов нам повезло: находим длинную полынью, в которой мы всплываем даже с небольшим ходом. Открывается люк, и легкие наши освежает воздух Арктики.

Первое, что делаем — связываемся по радио с землей. Сообщаем, что у нас все в порядке и просим разрешения продолжать поход. Только была передана радиограмма, как через считанные минуты приходит квитанция, подтверждающая, что сообщение принято и доложено адресату. Значит, на узле связи непрерывно ждали.

А потом засучивают рукава ученые. С нами на полюс отправилась научная группа из 20-ти человек, занимавшаяся созданием последующих атомоходов. В нее входили ведущий конструктор перегудовского КБ Роман Иванович Симонов, представитель Института ядерной физики Геннадий Романцов, специалисты из научных институтов ВМФ.

Гидрографы Анатолий Васильевич Федотов и Владимир Алексеевич Монтелли должны были определить, насколько точно наши гирокомпасы выработали, а гироскопические системы сохранили курсоуказание. Проверить это можно только с помощью секстана. Никогда еще я не видел такой виртуозной работы! В малейших просветах облаков Федотов и Монтелли вылавливали солнце, и в считанные минуты на карту наносились данные. Казалось, что астрономические таблицы у них в голове и что они лишь проверяют данные логарифмической линейкой.

Как принято при всплытии, помогали им все. Даже адмирал Петелин взял линию и заставил флагманского штурмана Д.Эрдмана рассчитать ее и нанести на карту. Произведенные наблюдения подтвердили расчеты штурманов: «К-3» находилась в 360 милях от Северного полюса.

Пока шла проверка всех систем, мичман Иван Иванович

Ершов — старшина команды радиотелеграфистов, принял радиограмму, разрешающую нам продолжать плавание. Да мы и сами готовы были это сделать: свежий ветер и течение вызвали подвижку льда, лучше спасение от которой — ледовый покров.

Выкурена последняя сигарета, и, как положено, командир лодки собственноручно задраивает люк. Зашумела врывающаяся в балластные цистерны вода, запрыгала стрелка глубиномера. Над лодкой вновь наглухо смыкаются простирающиеся на сотни миль вокруг льды. Где-то мы вынырнем в следующий раз?

Курс — на полюс

И снова «К-3» движется подо льдом к полюсу. Боевая задача на этом участке пути: быстрее выйти к Северному полюсу и преградить путь прорывающимся в Баренцево море лодкам-ракетоносцам «противника».

Вахта несется на совесть, все механизмы работают, как часы. Забортные трубопроводы покрылись инеем, а то и льдом — температура моря здесь минус два градуса. Как того требует традиция, «старики» крестят в этой воде молодых, в первый раз вышедших в поход матросов. Местные шутники советуют рулевому, мичману Михаилу Луне, немножко свернуть с курса, чтобы лодка с размаху «не погнула земную ось».

Каждые полчаса мы получаем доклады в центральном посту, в том числе и от штурманов. Самописцы пишут все: и глубину под килем, и толщину льда над головой, и множество данных, необходимых для испытаний навигационных приборов. Карты-сетки глубин испещрены так плотно, что на них белых пятен почти нет. И все же, сравнивая с ними показания эхолота, штурман Олег Сергеевич Певцов отметил вдруг неожиданное поднятие рельефа дна. Воды под килем становится все меньше и меньше.

Получив этот тревожный доклад, приказываю немедленно подвсплыть и уменьшить ход до малого. Всеобщее внимание приковано к эхограмме: что будет дальше? Откуда взялась эта подводная гора и где ее вершина?

Наконец, глубины под килем перестают уменьшаться, а скоро и начинают расти. Позже, когда мне довелось встретиться с Яковом Яковлевичем Гаккелем, видным советским океанографом, участвовавшем в арктических экспедициях еще с начала 30-х годов, я узнал, что нами была подтверждена его гипотеза о существовании Арктике еще одного подводного хребта. Позже

хребет назовут именем Гаккеля, а вершину, над которой мы прошли — будущим именем нашей лодки «Ленинский комсомол». Штурман занес в журнал следующую запись: «Пересекли 89-ю параллель. Над лодкой сверху тяжелый лед толщиной в 12-15 м. Температура забортной воды: –2°, глубина океана: 4000 м. До полюса 60 миль.»

Все дороги ведут на юг

Согласно принятому распорядку дня, в море подъем производится с таким расчетом, чтобы заступающая вахта, позавтракав, сменила к 8.00 отстоявших самую тяжелую утреннюю вахту. В тот день, 17 июля 1962 г. все было иначе. В 6.00 штурман доложил, что через пятьдесят минут мы будем на Северном полюсе.

Сон как рукой сняло. На камбузе принялись спешно готовить праздничный завтрак. Я разрешил положенную дневную порцию сухого вина выдать утром и не по 50 грамм, а по стакану.

В разгар радостных приготовлений — новый доклад штурмана:

— Через пять минут Северный полюс!

Петелин предлагает мне сообщить об этом всем участникам похода по трансляции. Наверное, я волнуюсь, потому что в момент прохождения полюса в голову мне приходят только самые простые слова:

— Товарищи, наша лодка на Северном полюсе! На часах — 6 часов 50 минут и 10 секунд.

В отсеках раздается дружное ура! Все члены экипажа, свободные от вахты, садятся за праздничный завтрак.

Матрос Павел Чикин умудрился подгадать к этому дню свое двадцатитрехлетие. Корабельные коки испекли ему настоящий именинный торт, вернее, несколько тортов, которых хватило на всех. Мы все поздравили Пашу, а штурман выдал ему справку, подтверждающую, что он отпраздновал свой 23-ий день рождения на широте 90 градусов!

Странно было осознавать в эти минуты, что отсюда, двигаясь в любом направлении, ты перемещаешься на юг. Наверное, особенно сложным это ощущение было у штурманов.

Работают вовсю и наши партийные лидеры, которые еще перед походом провели множество семинаров на тему: «Особенности индивидуальной воспитательной работы в длительном плавании под водой». Незадолго до достижения

полюса комсомольцы приняли в члены ВЛКСМ старшего матроса Рустама Шангораева, а на первом в истории КПСС подледном заседании партбюро стали кандидатами в члены партии шесть моряков. Так что к моменту прохождения полюса в очередном выпуске радиогазеты было с гордостью сообщено, что теперь весь корабль стал коммунистическим.

Как по всей стране, на борту лодки было организовано социалистическое соревнование. Различные подразделения корабля заключили между собой договоры, в которых соревнующиеся брали на себя обязательства по образцовому несению службы и отличному уходу за аппаратурой и машинами. Разумеется, первые итоги соревнования были подведены на Северном полюсе. За время похода звание «Отличной боевой смены» дважды было присвоено вахте, руководимой капитан-лейтенантом Н.Соколовым и инженер-капитан-лейтенантом А.Шурыгиным. Было присвоено и звание «Лучшего отсека корабля» — им стал отсек центрального поста капитан-лейтенанта И.Колтона и старшины 1 статьи В.Шепелева.

Я же в основном занимался выполнением боевой задачи: обнаружением подводных лодок «противника». Встреча с американскими атомоходами в полярных водах вовсе не исключена, поэтому соответствующие службы не теряют бдительности ни на минуту[11].

Ко всеобщему удивлению, несмотря на отсутствие магнитной направляющей силы, курсоуказатели, от которых сейчас зависит жизнь экипажа, продолжают работать. Я вспоминаю наполненные ужасом страницы книг американских подводников, где говорилось о последствиях отказов гирокомпасов подо льдами. Наши все показывают одно направление, пока мы их не останавливаем. А магнитный компас и после прохождения полюса показывает направление на магнитный полюс, находившийся тогда на Элсми — одном из островов канадского Арктического архипелага. Он будет работать, пока мы не ляжем на обратный курс, когда у него уже не хватит сил развернуть стрелку в правильное положение.

Посоветовавшись с главным конструктором навигационных приборов Валентином Ивановичем Маслевским и с научной группой, мы решаем не продолжать дальнейшее следование в восточную часть Арктики, а вернуться и попытаться всплыть вблизи полюса.

Каток у полюса

Мы вновь мчимся к полюсу. Все наше внимание обращено вверх. Над нами — сплошной паковый лед, сплоченный, торосистый, и никаких разводий: лишь трещины, да небольшие полыньи, в которые лодке не втиснуться.

Снова проходим Северный полюс. Странно все-таки устроены люди! Лишь несколько часов назад это было кульминацией долгого и сложного пути, пройденного «К-3», и самым значительным событием в жизни многих членов экипажа. А теперь мы пересекли его буднично, как если бы делали это каждый день.

Правда, в узком кругу мы это событие отметили. Я пригласил к себе в каюту Петелина, Маслевского, Симонова и Романцова. В сейфе у меня уже три года стояла бутылка армянского коньяка. Ждала она этого момента с того самого дня, когда адмирал Головко сказал мне, что я назначен командиром лодки, которой на следующий год предстояло идти на полюс. Проходя во второй раз полюс, мы ее и распили. Я, правда, только пригубил, кто-то все-таки должен управлять кораблем. Да и каюта была отдана мною Петелину, поскольку в официальной гостевой стояли четыре койки, а в командирской — одна. Я же, как всегда в походах, спал в центральном посту.

Привычка эта появилась у меня с тех пор, как я доверил управление вахтенному офицеру, который рванул лодку сначала в одну сторону, потом в другую так, что в каютах все вещи на пол свалились. С тех пор решил, что управлять лодкой должен один человек. В центральном посту мне поставили кресло, в котором я дремал, слушая команды, отдаваемые старпомом или вахтенным офицером. Если что не так, с меня сон мигом слетал. Лишь изредка в походах уходил к себе в каюту поспать пару часов, когда лодка всплывала и прекращала движение.

Мы прошли еще сотню миль, а во льдах ни одного подходящего просвета для всплытия. Толщина льдов составляет 20-25 м. Чтобы не прозевать чистую воду, мы на всякий случай подвсплываем. Как только появляется чистая вода, вверхсмотрящий начинает отсчитывать время. Насчитал секунд пятьдесят, значит, протяженность полыньи по курсу около 150 м. Дальше наши действия уже отработаны.

В перископ вижу, что корма наполовину находится подо льдом. Даем короткий толчок одним мотором вперед и, погасив инерцию, нос лодки замирает у самой кромки льда. Как говорится, попали в яблочко!

Отдраиваю рубочный люк и высовываю голову на свет божий. Полыньи вокруг действительно нет. «К-3», как камень в кольце, со всех сторон обжата льдами. С любого борта можно прыгать на лед

прямо с мостика — воды между бортом и льдиной нет нигде. Тишина вокруг такая, что звенит в ушах. Ни малейшего ветерка, и облака налегли совсем низко: не завидую гидрографам и штурманам, которым придется отлавливать солнышко.

За мной на мостик поднимается сигнальщик Воронищев. А в люке уже торчит голова мичмана Луни:

— Разрешите, товарищ командир, проверить сигнальщика?

Как отказать такому асу-горизонтальщику? А за Луней наверх уже карабкается замполит, Александр Штурманов:

— А как насчет увольнения на берег, товарищ командир? Хотя бы одну смену?

Я, разумеется, не возражаю, но раз на борту флагман, пусть он скажет последнее слово. Адмирал Петелин тоже не против, и экипаж с криками и шутками высыпает на лед.

Мы же спешим дать донесение на флот. Квитанцию получаем немедленно, на берегу по-прежнему ждут нашей весточки. А потом хлынул поток сообщений! С достижением Северного полюса нас поздравляли главком и командующий флотом, начальники политуправлений, позднее — руководители партии и правительства. Наш бедный Игорь Десятчиков только успевал расшифровывать, даже перекурить времени не было.

А на льдине шли приготовления к торжественному событию. В торосах нашли подходящее место для закрепления древка. И вот под низким полярным небом, сливающимся со льдами, словно язык пламени, разворачивается красное знамя. Все на мгновение замолкают, прежде чем раздается могучее «ура!», и в эту секунду каждый осознает: мы на вершине планеты! В точке, являющейся частью нашей страны, которой не достигал еще никто из соотечественников. Свершилась мечта многих поколений русских людей. Бойкие фотографы тем временем запечатлели не только государственный флаг СССР, водруженный на Северном полюсе, но и ледяную глыбу весом около тонны, оказавшуюся при всплытии на надстройке, а также саму лодку во льдах и множество смешных ситуаций, возникающих ежеминутно. Потому что в этом увольнении на полюсе подводники ведут себя, как малые дети: борются, толкаются, бегают взапуски, взбираются на высокие торосы, перекидываются снежками!

А ведь перед выходом в море особисты прочистили весь корабль: ни одного фотоаппарата на борту быть не должно! Но кто лучше знает лодку и все потайные места — контрразведчики или подводники? При всей строгости дисциплины на лодке, я на это нарушение смотрел сквозь пальцы. Время покажет, что важнее: перестраховываться по поводу секретности или сохранить для истории свидетельства о памятных событиях. К тому же, у

научной группы были с собой и фотоаппараты, и кинокамеры, правда, лишь для съемки шкал приборов.

За четыре часа стоянки три боевые смены успели побывать на льдине. Как оказалось, некоторые моряки прихватили на лодку коньки и даже лыжи. Провели импровизированное состязание по стрельбе из мелкокалиберной винтовки. Предлагалось сыграть и в футбол — этот вид спорта на «К-3» был в большом почете в любое время года. Зимой по колено в снегу играть даже интереснее — мяч приходится искать. На этот раз матч организовать не удалось: пока собирались, наступило время отправляться. Никогда не забуду взгляды, которыми мои товарищи окидывали в последний раз ледяное безмолвие: мало кому доводилось видеть это и вряд ли когда им доведется вернуться сюда еще раз!

Экстренный вызов

По программе похода нам предстояло еще раз всплыть, чтобы провести испытания боевых торпед, взятых с собой на случай экстренного всплытия. На торпедах установили усиленный боевой заряд, и если бы под водой произошла авария, у нас был шанс пробить в ледяной толще отверстие, через которое можно было высунуть наружу хотя бы рубку.

Мы всплыли к северо-востоку от Гренландии. Ледяные торосы были грязноватыми — чувствовалась близость берега. Прежде, чем начать стрельбу, запросили «добро» берега. Но ответ оказался совсем не таким, как ожидали. От нас потребовали немедленно доложить, можем ли мы прибыть в Иоканьгу — еще одну базу Северного флота — к исходу 20 июля. Это означало, что нам придется поднять на обоих бортах мощность до максимальной, введя в действие отсеченные парогенераторы. Пока мы совещались, по радио пришло конкретное приказание командующего: стрельбу не выполнять, прибыть на базу к указанному сроку.

Приказ есть приказ. Начали экстренный подъем мощности второго борта. Раздосадованный адмирал Петелин ходил взад-вперед по палубе кормовой надстройки, куря сигарету за сигаретой. Очень хотелось ему посмотреть результаты взрыва торпед, и тут, на тебе, все сорвалось! А вышагивал он рядом с протянутым шлангом, по которому дренировалась при разогреве активная вода первого контура. Начальник службы дозиметрического контроля Владимир Морозов поднялся

предупредить Петелина, но со старшим особо не поспоришь. Так что оставалось одно — подготовить адмиралу новые сапоги на подмену. Перед погружением, только адмирал захотел спуститься в лодку — Морозов тут как тут со своей дозиметрической клюкой. Замерил уровень и мне доклад:

— Товарищ командир, не имею права пустить товарища адмирала в отсек!

— И что теперь? — возмутился Петелин.

— Надо переодеть сапоги!

— Да они же памятные, я в них на полюс ходил!

Тут уже мне пришлось вмешаться: радиация есть радиация! И исторические сапоги старшего в первом походе атомохода на полюс полетели за борт.

Надо сказать, я был рад, что руководителем похода назначили Александра Ивановича Петелина. В то время в ответственных походах присутствие командира высокого ранга было обязательным. Для командира лодки всегда спокойнее, если на борту есть старший, который может подсказать, подстраховать. Я в ту пору был 34-летним командиром, которому довелось поплавать лишь в Белом и Баренцевом морях. Адмиралу Петелину было под пятьдесят; он плавал и около Гренландии, и в Атлантике. К тому же прошел лихую школу службы на Балтике. А хуже этого места, не знаю, есть ли: сплошные мели, рифы, банки...

Немалое его достоинство было и в том, что как все люди, знающие себе цену, Петелин никогда не стремился самоутвердиться. Вступив на борт лодки, он сказал мне: «Лев, не обращай на меня внимания! А когда надо, я тебе подскажу.» Убедившись, что я без него справляюсь, он возникал только в сложных ситуациях: «На твоем месте я бы сделал так-то!» Так что воспоминания о совместном плавании с адмиралом Петелиным у меня остались самые лучшие.

Летим, как на пожар

Когда обе ГЭУ были выведены на полную мощность, мы уже неслись к бухте Иоканьга. И тут дала себя знать еще одна серьезная неисправность. При сдаче лодка не была принята по чрезвычайно существенному пункту: один из двух имеющихся на борту турбогенераторов искрил на коллекторе. Неисправность устранить никак не удавалось, и было решено оставить все как есть до капитального ремонта.

Отдавая приказ о срочном возвращении, командующий Северным флотом об этой сложности не знал. Но когда мы вместо 17 узлов дали 23, искры образовали на коллекторе круговой огонь.

Мы немедленно перенесли мощность на один борт. Наши специалисты отшабрили коллектор, то есть сняли шкуркой слой металла, и промыли его спиртом. После этого мы снова смогли пустить второй борт. Однако некоторое время спустя коллектор опять загорелся, и операцию пришлось повторить. Так, на полных парах мы неслись под водой двое суток — в надводном положении лодка движется значительно медленнее. На скорости более 20 узлов определить, есть ли препятствие впереди, уже довольно сложно, так что полагались мы больше на квалификацию наших штурманов, чем на акустику.

Однако на значительном отрезке пути происходит неизбежно отклонение от расчетов: невозможно без погрешностей учесть направление и силу течений, перепады в скорости движения лодки и т.п. Короче, когда мы всплыли, как мы считали, у входа в бухту Иоканьга, на самом деле до нее было еще десять миль. По штурманским нормативам, это отличный показатель: отклонение всего десять миль за двое суток полного хода под водой! Но от этого не легче, к тому же, вокруг был сплошной туман.

В Иоканьге я до сих пор не бывал, но Петелин меня успокоил: «Ты иди прямо, здесь никаких подвохов нет. А войдем в бухту я тебе подскажу.» Но тут прямо по курсу вынырнул из тумана торпедный катер, на котором находился вице-адмирал В.Н.Иванов. В свое время он был председателем правительственной комиссии по приемке нашей лодки, а сейчас служил на посту заместителя главнокомандующего ВМФ СССР. Тут-то и выяснилось, почему нам пришлось нестись, как на пожар.

— Командир, — кричит мне в мегафон Иванов, — тебя на берегу ждет Никита Сергеевич Хрущев! Прибавь обороты!

А куда больше прибавлять — мы даем все 16 узлов, хотя по инструкции в тумане нельзя превышать шести.

— Давай, давай, Лев! — не унимался Иванов. — Жми быстрее!

— Вы лучше меня пролидируйте, чтобы я попал в бухту!

Мы подстраиваемся в кильватер катеру и полным ходом идем в бухту. Волна от нас такая, что стоящие на берегу рыбацкие лодки выбрасывало на берег и било о камни. Я сказал Петелину, что уменьшу ход, зачем же людям вредить. «Сбавь пару узлов», — согласился тот.

Швартовка в любых условиях маневр достаточно сложный, но

существуют и дополнительные трудности. Например, отжимное течение при отливе или отжимной, то есть встречный, ветер. В тот день, по закону подлости, отжимными были и течение, и ветер. Иду на пирс полным ходом, узлов под 15. Те, что встречали нас на пирсе, шарахнулись, думали, лодка неминуемо разнесет его в пух и прах! В последний момент даю двигателем задний ход. А дальше команды следуют каждые несколько секунд: «Полный передний! Полный задний! Полный передний внешним бортом!»

У нас заранее было связано два причальных конца, чтобы удлинить их. С ювелирной точностью бросили их с кормы и зацепились. Тут же лодку развернуло течением, но мы уже были на привязи.

Петелин, с ужасом наблюдавший за моими действиями, пришел в себя:

— Ну ты и хулиган! Никогда не видел, чтобы на полном ходу швартовались!

Но разбираться сейчас некогда. С рубки тут же подали сходню и на мостик с пирса вбегает капитан 1 ранга из Политуправления флота:

— Слушай мою команду! Приготовиться к выходу на берег...

И начинает читать фамилии, как я скоро понимаю, в алфавитном порядке. А ведь на лодке есть боевые смены, которые срабатывались месяцами и дробить их нельзя. Так что я очень скоро политработника прерываю:

— Отставить! Отданное распоряжение не исполнять! Очередной смене приготовиться на вахту!

Политработник, который к тому же на звание меня старше, побагровел от возмущения:

— Да вы понимаете, что вы делаете? Это решение Военного совета флота! — И обратился за помощью к Петелину:

— Приказано прибыть в спортзал всем членам экипажа и прикомандированным лицам от «А» до «С».

Но Петелин был моряком, а не политработником:

— Командир знает, что делает. За безопасность стоянки кто будет отвечать, вы?

На том конфликт и закончился. А на лодку уже поднимается командующий флотом, адмирал Касатонов:

— Быстрее, быстрее, командир! Вас Никита Сергеевич уже час ждет.

Нам с Петелиным приносят два чемодана, в которых припасены для нас чистые тужурки, правда, мятые. Но у меня в каюте всегда висит форма, мало ли придется в каком-нибудь иностранном порту выходить. Командир всегда должен

выглядеть, как полагается. Петелин оказался настолько же предусмотрительным. Не было запасной формы лишь у нашего командира БЧ-5 Тимофеева, которому, кстати сказать, во время похода по радио было сообщено о присвоении очередного звания капитана 2 ранга.

По моей команде одна смена заступает на вахту, а две другие выстраиваются на берегу. Высокие гости ждут нас неподалеку, метрах в трехстах, в самом большом помещении базы — спортивном зале.

— Бегом — марш!

И впереди экипажа мы с Петелиным трусцой отправляемся к залу.

Торжество в спортивном зале

Этому памятному для нас дню предшествовали следующие события. В Мурманске Хрущева приняли весьма недружелюбно. Правда, виноват в этом он был сам, вернее, его чувство юмора, разделить которое могли не все.

В Мурманске, когда горожан собрали на митинг, стояла прекрасная солнечная погода. И Хрущев начал свое выступление так:

— Дорогие мои мурманчане! Я говорю «дорогие», потому что обходитесь вы стране недешево. Мы в Москве такого солнца не видим, а вам здесь за это выплачивают пятидесятипроцентную надбавку!

Народ на Севере не из пугливых, и главу государства немедленно освистали. Все впечатление от поездки было испорчено, и моряки Северного флота, как могли, пытались его спасти.

На базе в Иоканьге Хрущева принимали вместе с сопровождавшими его министром обороны СССР Р.Я.Малиновским, главкомом ВМФ С.Г.Горшковым, Д.Ф.Устиновым и другими руководителями. Принимали его по законам флотского гостеприимства в течение двух дней, так что компания, встретившая нас в спортзале военно-морской базы, была, скажем так, в приподнятом настроении.

Руководители страны сидели на сцене за столом президиума. Вдоль остальных стен помещения была построена флотилия, а в центре поставлены стулья для экипажа «К-3» и научной группы — нас было человек сто. Все, кроме нас с Петелиным, в рабочей форме, правда, вторую смену успели по моей команде постричь,

пока шли в тумане.

Встречены мы были аплодисментами и следующей фразой:

— Что же вас так долго ждать приходится! Впрочем, сказал это Хрущев беззлобно и вовсе не

ожидая объяснений. И сразу продолжил:

— Мы решили вас наградить. Зачитайте указ!

Мы, конечно, думали, что нас как-то отметят. Но обычно делалось это не сразу, да и награждали главным образом ценными подарками: кому ружье, кому электробритву. Так что известие ошеломило нас настолько, что я даже не помню, кто зачитывал указ.

И вот слышу:

— За успешное выполнение специального задания правительства присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» контр-адмиралу Петелину Александру Ивановичу, командиру атомной подводной лодки капитану 2 ранга Жильцову Льву Михайловичу, командиру электромеханической боевой части атомной подводной лодки инженер-капитану 2 ранга Тимофееву Рюрику Александровичу.

В зале зааплодировали, к потолку полетели бескозырки.

Вслед за Петелиным я поднялся на сцену. Хрущев сам вручил нам грамоту, медаль «Золотая Звезда» и орден Ленина и, как тогда было принято, расцеловал в губы. Всех командиров боевых частей и дивизионов — их было десять человек — наградили орденом Ленина. Остальных отметили орденами Красного Знамени, Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги». Без награды не остался ни один человек из ходивших на полюс.

После того, как один за другим все поднялись на сцену для получения награды, объявляют:

— А сейчас с ответным словом выступит командир подводной лодки.

И тут же подсовывают мне бумагу, заранее написанную в политуправлении. Мое отношение к политработникам читателю уже известно, так что мне не нужно объяснять, почему я эту шпаргалку немедленно отодвинул в сторону.

— Я скажу от себя, от души, а бумажка эта пусть здесь полежит. Мы, экипаж, думали о том, чтобы выполнить задание, а не о наградах, тем более таких высоких. И спасибо, что Родина и ее руководители нашу работу оценили так высоко!

Потом слово взял Хрущев:

— Вы извините, что мы сейчас не может рассказать широко о вашем подвиге. И на полюсе мы побывали не первые — американцы нас обскакали, — и секретность нам этого не

позволяет. Но я обещаю вам, что через год-два, может быть, через несколько месяцев, мы привезем вас на Красную площадь и построим перед Кремлем, как космонавтов. Почествуем ваш экипаж, он этого заслуживает. Я был на подводной лодке. На мой взгляд, это — огромная колбаса, начиненная таким количеством приборов, что куда ни плюнь, обязательно попадешь в прибор! Сам я мало что там понимаю, но я привез вам людей, которые их создавали. Многих из них вы больше не увидите никогда в жизни, потому что все они засекречены. Я хочу их вам представить.

Действительно за столом президиума помимо известных нам Перегудова, Доллежаля, Александрова сидел весь цвет науки и военно-промышленного комплекса. Хрущев каждого представил, и каждому мы похлопали. А затем предложил всем надеть ордена и сфотографироваться.

Хрущев взялся надеть награды Петелину, а министр обороны — мне.

«Золотая Звезда» не прикалывается, а приворачивается. Малиновский достал перочинный нож, взял меня за лацкан и ткнул. В тот момент я даже не почувствовал боли, и только потом обнаружил, что по груди у меня течет кровь. После мы сели в зале вместе с руководителями страны и торжественный момент был запечатлен для истории.

Без протокола

Нас с Тимофеевым схватили матросы и стали качать. И пока мы летали под потолком, высокие гости исчезли. Нас это нисколько не огорчило, на лодке готовился праздничный ужин. Но не успели мы пройти и половину пути до пирса, как нас нагнал двигавшийся задним ходом черный «ЗИЛ». Шофер опустил стекло:

— Товарищей Жильцова и Тимофеева прошу сесть в машину.

Привезли нас к эсминцу, Хрущев ждал у трапа:

— Вы что такие непонятливые? Это же дело надо обмыть!

Тут я вспомнил, что перед тем, как нас стали качать, что-то действительно было сказано такое. Мы не сообразили, а Никита Сергеевич как хозяин ждал нас у трапа. Остальные уже сидели в салоне. Узкий круг: ученые, Малиновский, Горшков, я с Петелиным и Тимофеевым. Хрущев говорит Малиновскому:

— Ты бери на себя командира, а я механиком займусь! Малиновский прищурился и кивнул, мол, не беспокойтесь, потом взял бутылку коньяка и налил мне две рюмки:

— Командир, ты сегодня поволновался, тебе надо снять стресс. Пей, не бойся, здесь министр обороны с тобой!

Очень хорошо помню впечатление от этого человека. От Малиновского исходило ощущение спокойствия и колоссальной внутренней силы.

Я в тот день не обедал и не ужинал — не до того было! Но для людей, привыкших к спирту, рюмка коньяка — не выпивка!

Малиновский оценил:

— Никита Сергеевич, командир — пять баллов! Давай вторую!

Хрущеву по состоянию здоровья пить не рекомендовалось, поэтому ему ставили специальную рюмку: обычных размеров, но стенки ее были толщиной миллиметров пятнадцать, так что вмещала она немного. Зато разговор с Рюриком Тимофеевым доставлял ему видимое удовольствие. Особенно ему понравилось, что тот был одет в рабочую тужурку:

— Я такой же был, в синей спецовке, я — шахтер.

Вообще, держался он запросто, даже по-отечески. Тут я и решил, что пора поднять деликатный вопрос. Дело в том, что у нас на лодке был «заяц».

На «К-3» самый сложный участок — пятый, реакторный отсек. Из-за ответственности и высокой радиоактивности вахта в нем такая тяжелая, что вместо трех человек, полагавшихся по штату, мы всегда назначали четверых. Сверхсрочники в этом отсеке никогда не работали и дополнительным человеком был техник-старшина срочной службы. В сложном походе на полюс еще один человек в пятом отсеке нам был просто необходим.

В то время на каждой лодке при экипаже в сто человек всегда было еще человек тридцать учеников, которым предстояло служить на других лодках. Перед походом у нас стажировался очень толковый парень, Володя Резник. Незадолго до выхода в море ко мне подошел Тимофеев:

— Давай возьмем его с собой!

Приказывать Резнику я не имел права, да и не хотел. Спросили мнение самого матроса, а у него глаза загорелись, он так мечтал пойти в плавание. Но вот проблема — приказано взять на борт лишь 125 человек: 104 — экипаж, 20 ученых и конструкторов и руководитель похода. Лишних мест нет. Но нет и лишних людей тоже, тем более в реакторном отсеке. А спрятать на лодке можно батальон. И я сказал Тимофееву:

— Пусть идет с нами, официально как бы его и нет на борту...

Кстати, случилось так, что нарушения с моей стороны не оказалось. Перед самым отплытием, уже стали со швартовых сниматься, ко мне один за другим подошли двое. Офицер-

гидрограф пожаловался на прыщ, который необходимо было срочно лечить, а у второго в последний момент обнаружился колит. Я их обоих отпустил с легким сердцем — мне в походе трусы не нужны.

Переглянувшись с Тимофеевым, я и рассказал Хрущеву всю эту историю, не упомянув, правда, о заболевших в последнюю минуту. Володя Резник проявил себя в плавании с самой положительной стороны, но в списке экипажа он не значился и, следовательно, на заслуженную награду рассчитывать не мог.

Хрущева и всех остальных мой рассказ нимало повеселил.

— Конечно, его надо наградить, — сказал Хрущев. — Боярин!

Это была привычная шутка: помощника первого секретаря ЦК КПСС звали Шуйский. Тот подошел.

— Боярин, немедленно дай телеграмму в Москву, пусть вышлют орден Красного Знамени!

Шуйский вышел, но уже через пять минут вернулся.

— Согласно представленному списку, старшина Резник награжден орденом Красного Знамени, и этот орден был ему только что вручен!

Оказывается, после отплытия «К-3» на полюс Резника хватились. Но поразмыслив, решили, что негде ему быть, как не на нашей лодке. Поэтому старшина был внесен в список на награждение, а вручение ему ордена мы в волнении не заметили.

Хрущев по этому поводу высказался так:

— Ну, Горшков, я всегда знал и поговорка такая хорошая есть: на флоте нет порядка!

Главком только зубами скрипнул. Но вины его в данном случае не было никакой: мы с Тимофеевым взяли нарушение на себя и никому официально не докладывали.

А Резник надолго связал свою судьбу с подводными лодками. Последний раз я слышал о нем как о прекрасном инструкторе учебного отряда в Северодвинске.

Мой «звездный час»

На следующий день, 21 июля 1962 г.. Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении экипажа «К-3» опубликовала газета «Правда». Что это была за «атомная подводная лодка» и какое «специальное задание правительства» выполнил ее экипаж, все узнают только через полгода, но звание Героя Советского Союза тогда давали очень редко, так что мы с Петелиным и Тимофеевым сразу стали известными людьми.

Кстати, именно из газет узнали о моем возвращении из похода жена и дочки.

Присвоение звания Героя Советского Союза трем офицерам флота стало особой удачей для политработников. Сначала меня пригласили на митинг в Мурманск. Машины, правда, не дали, и мне пришлось сто километров с лишним трястись на машине передвижной санэпидемической лаборатории, а потом и спать в ней. Еще меня возили на ленинградское телевидение, где приходилось врать и вилять, чтобы было не ясно, какое же задание мы выполнили. Когда в конце года мы с женой поехали отдыхать в Подмосковье, мне пришлось выступать перед студентами МГУ.

В декабре принято подводить итоги, и во многих газетах в то время существовала рубрика «Герои года», где мое имя фигурировало рядом со свекловодом Светличным, космонавтами Николаевым и Поповичем. Была подобная рубрика и в «Известиях», главным редактором которых был тогда А.И.Аджубей, зять Хрущева. Никита Сергеевич любил, когда за вечерним чаем Аджубей читал ему материалы из завтрашнего номера. Так 1 января 1963 г. он вновь услышал мою фамилию, которую почему-то запомнил.

— Подожди, подожди, — остановил зятя Хрущев. — Ведь мы хотели их собрать на Красной площади. Нет, надо немедленно рассказать, что эта лодка сделала.

Так все и завертелось. Разыскать офицера в любой точке земного шара труда не представляет. Уже на следующее утро в Солнечногорск, где мы с женой отдыхали в санатории, приехала черная «Волга». Действовали от имени Хрущева, так что все делалось быстро. Меня взяли прямо на лыжне и с лыжами посадили в машину. С большим трудом удалось мне убедить посланцев оставить лыжи и переодеться, прежде чем ехать в Москву.

Привезли меня в кабинет Аджубея. Алексей Иванович к нашему разговору подготовился. Он уже знал, что в печати была всего лишь одна публикация про подводные лодки, автор которой Валентин Гольцев, журналист, плавал на нашей лодке четверо суток в сентября 1961 г.

Статья эта, опубликованная в «Известиях», весьма курьезная. Называлась она «Атомоход в походе» и рассказывала, в том числе о торпедных атаках. Технических сведений, чтобы не разгласить ненароком секретов, в ней практически не было, зато дезинформации — хоть отбавляй! Делалось это специально, чтобы заморочить голову американцам, и согласовывалось на высоком уровне. В частности, Гольцев утверждал, что в

подводном положении лодка находилась на постоянной радиосвязи с берегом, что невозможно по всем законам физики. Другая его выдумка доставила подводника особую радость и долгое время служила пищей для остряков. Журналист подробно описывал эластичный хвост лодки, изгибающийся по воле волн.

Надо сказать, чтоб США это сообщение наделало шума. Так, 14 октября 1961 г. американская газета «Нейви Тайме» поместила заявление командующего подводными силами США вице-адмирала Грефеля под красноречивым заголовком «Россия подорвет свой бюджет, строя атомные подводные лодки». В статье, в частности, говорилось: «Большинство кораблей, составляющих подводный флот русских — это новейшие корабли. Поэтому перевести его на атомную энергетику невозможно». Английский журнал «Нейви» привел слова начальника штаба ВМС США адмирала Андерсона: «У меня нет никаких сомнений, что США оставили далеко позади весь остальной мир в области атомного кораблестроения». Поэтому на Западе не было воспринято с должной серьезностью и сообщение, сделанное министром обороны СССР на XXII съезде КПСС 23 октября 1961 г. о том, что советские ракетные подводные лодки научились хорошо ходить подо льдом Арктики. Здесь снова была значительная доля блефа, что заставляло усомниться вообще в существовании подводных атомоходов в СССР.

Мы с Аджубеем вспомнили об этом и посмеялись. Но теперь главный редактор «Известий» хотел получить правдивый и подробный рассказ о походе на Северный полюс.

— Даю тебе Гольцева и сейчас позвоню Горшкову, — сказал мне Аджубей, — пусть немедленно отзовет тебя из отпуска. Поезжайте на Север, поднимите все журналы, документацию и подготовьте статью.

Так мы и сделали. Съездили с Гольцевым в Ленинград, потом в Западную Лицу. Собрали все необходимые материалы и для окончательной их обработки вернулись в Москву. Я остановился в гостинице «Украина», Гольцев приходил ко мне в номер и мы целыми днями работали.

Однажды поздно вечером явился ко мне корреспондент «Красной Звезды» Кореневский.

— Вы военный человек или нет? Если военный, то первую публикацию должна сделать «Красная Звезда»!

Вот так и получилось, что за сутки до публикации в «Известиях» «Красная Звезда» поместила статью «Лодка во льдах». Аджубей был в бешенстве. Через Хрущева вызвали главкома — почему произошла утечка информации? Звонят мне домой: «Почему проболтались?» — «Как проболтался? От меня тайны

никто не требовал, да и “Красную Звезду” я предупредил, что готовится публикация в “Известиях”».

А ко мне уже бегут из «Комсомолки» за интервью, да и из других газет звонят. Я устал трубку снимать.

Один звонок, правда, был не от журналистов:

— Лев Михайлович, здравствуйте! С вами говорит адъютант главнокомандующего ВМФ. Сергей Георгиевич приказал вам немедленно прервать отпуск и убыть на Северный флот. Вас здесь все атакуют, чтоб не сказать лишнего, возвращайтесь на свою базу.

Я попытался возразить: что, мол, я мог сказать лишнего?

— Вам понятно приказание главнокомандующего?

Вот так и закончился мой «звездный час».

Итоги похода

Одной из основных задач, поставленных перед «К-3» во время похода к Северному полюсу, было испытание навигационных комплексов. Предлагалось выбрать из двух систем ту, которая могла обеспечить большую точность и надежность в высоких широтах. Эту задачу экипаж выполнил.

Перед «К-3» стояла и учебная боевая задача. Мы должны были крейсировать в районе Северного полюса, лишая подводные лодки-ракетоносцы «противника» возможности нанесения внезапного ядерного удара по жизненно важным центрам СССР. Нужно было проверить работоспособность лодки в условиях низких арктических температур, когда за бортом минус два градуса и все трубопроводы забортной воды обледеневают.

Наконец, в то время карта Арктики фактически представляла собой голую сетку. Постоянно проводившиеся на борту «К-3» исследования рельефа дна, течений, ледовитости позволили заполнить немало белых пятен, в том числе и обнаружить хребет, наличие которого только предполагалось.

Однако главный результат нашего похода, с моей точки зрения, был морального характера.

Хотя и не планировалось первоначально, но о плавании на Северный полюс стало известно во всем мире. Подробные публикации с фотографиями в «Красной Звезде», в двух номерах «Известий», в «Комсомольской правде» уже не могли быть оспорены, как в свое время «эластичный хвост» «К-3». Если до сих пор американцы заявляли, что уровень технологий и качество металла исключали возможность постройки подводных

атомоходов в СССР, то теперь доказательства стали неопровержимыми. СССР получил возможность контролировать заявленные им полярные владения. Мне даже говорили, правда, за достоверность этих сведений не ручаюсь, что директор ЦРУ Аллен Даллес поплатился местом за то, что его ведомство прозевало создание атомных подводных лодок в СССР.

Через несколько лет после плавания на полюс «К-3» заместитель начальника морских операций США Б.Клэрн напишет в журнале «Орднанс» (номер за сентябрь-октябрь 1970 г.): «Советский Союз обладает самым современным подводным флотом в мире. Этот флот является крупнейшим из всех, что когда-либо создавались в мирное время, и крупнейшим из всех, которым обладала какая-либо страна».

Наш поход к полюсу доказал, что и мы не лыком шиты!

Сколько было перед этим аварий на атомном флоте, сколько разочарований... Люди потеряли веру в то, что на атомных лодках можно плавать. И когда самая потрепанная из них успешно сходила на Северный полюс, стало ясно, что при хорошей организации службы и при большом желании ничто не потеряно.

Не могу описать ликование флота, наших сослуживцев, когда «К-3» вернулась на родную базу в Западной Лице. Нас наперебой приглашали экипажи, и надо было видеть, с какой жадностью и завистью моряки слушали наши рассказы. Да только ради этого стоило сходить на полюс!

Следующий поход на полюс советского атомохода состоится через год, в сентябре-октябре 1963 г. Подводная лодка под командованием капитана 2 ранга Ю.Л.Сысоева (старшим в походе был командующий Северным флотом адмирал В.А.Касатонов) всплыла в точке с широтой 90°. Позднее подводные лодки под командованием А.П.Михайловского, а затем И.Н.Дубяги пройдут через Северный полюс в Тихий океан. Мечта Менделеева сбудется!

Сейчас полярные плавания атомных лодок стали обычными, но в 60-х годах их часто сравнивали с полетом в космос тем более, что освоение космоса и океанских глубин шло параллельно. Думаю, подводников и космонавтов в одинаковой степени подстерегают опасности, однако в двух отношениях я всегда завидовал космонавтам.

Во-первых, у них не отнято зрение. Они видят фантастические картины неба, видят красоты Земли, узнают знакомые по географическим картам очертания материков и при желании могут даже найти точку, в которой за их полетом с тревогой следят близкие. Подводники погружаются в мир тьмы, где зримые формы исчезают вне пределов узкой стальной

коробки. Лодка несется под водой вслепую, и поэтому так желанны редкие всплытия, когда глаз может вновь обрести привычные ориентиры: небо, воду, солнце, очертания берегов...

Второе, важное преимущество космонавтов: они всегда имеют надежную связь с Землей. Подводники становятся немы, как только антенны скрываются под водой, а когда те опускаются на глубину более 20 м, пропадает и возможность принимать радиограммы.

Несколько слов о том, что стало с «К-3» и ее экипажем. Как мы и рассчитали, ровно через 800 часов в очередном учебном плавании у нас полетел парогенератор. Активность достигла такого уровня, что при вентиляции через люк восьмого отсека в лодке было 800 допустимых доз. Мы возвращались на базу с официальным сигналом аварии ГЭУ, и на пирсе нас ждали машины «скорой помощи»

Теперь стало ясно, что лодка свое отходила. Мощный спасатель привел ее «за ноздрю» в Северодвинск. Там, на заводе, где она была построена, ей целиком вырезали реакторный отсек и заменили новым. После этого «К-3», которую уже весь мир знал под именем «Ленинский комсомол», проплавала еще около тридцати лет. Сейчас стоит вопрос о том, что делать с ней дальше. Хорошо бы сохранить первый подводный атомоход как памятник, но где его установить, пока не договорились.

В 1963 г. при увольнении в запас девять наших лучших старшин срочной службы вместе отправились на создаваемую в то время Белоярскую АЭС. Николай Ботин и Илья Печеркин останутся на Урале на долгие годы, а Николай Воробьев и Юрий Шитов по окончании строительства отправятся на вновь создаваемые Кольскую и Билибинскую АЭС.

С несколькими старшинами — Боевым, Воронищевым, Будариным, Молчановым — я позднее встретился на Северодвинском судостроительном заводе. Все они были на самом лучшем счету на заводе, а сейчас, наверное, они уже на пенсии.

Любимец экипажа Б.Акулов еще в 1960 г. стал флагманским механиком первого соединения атомных подводных лодок. Через год его перетянули в Москву, поскольку в управлениях кораблестроения и эксплуатации ВМФ не было ни одного специалиста, имевшего опыт плавания на подводных атомных лодках. Постепенно он вырастет до должности заместителя главкома, но здоровье его оставляло желать лучшего. Несколько лет назад он умер от инфаркта.

Р.Тимофеев закончил в Ленинграде Военно-морскую академию, где был оставлен на преподавательской работе. Долгие

годы он готовил квалифицированных специалистов для флота, сейчас находится в отставке.

Меня же в 1963 г. послали учиться в Военно-морскую академию в Ленинград. Ставший командующим флотилией А.Сорокин звал меня в Западную Лицу на должность командира дивизии. Однако к тому времени была построена новая скоростная лодка, и встал вопрос, кто будет руководить ее испытаниями. «А что вам думать? — сказал академик Александров адмиралу Горшкову. — У вас Жильцов весь путь прошел с первой лодкой, на полюсе побывал. Его и назначьте.» И по окончании академии, в 1966 г. меня отправили в Эстонию на военно-морскую базу Палдиски.

Никогда я так много не плавал, как в последующие пять лет, хотя своей лодки не имел. До трехсот суток в году я выходил старшим в походы, чтобы готовить командиров к самостоятельному плаванию. С точки зрения технологии для меня это был шаг назад на двадцать лет: атомных лодок на Балтике нет, и плавать приходилось на дизельных или перекисноводородных лодках. Последние часто горели, моряки прозвали их «зажигалками».

В 1971 г. я не выдержал и поехал в Москву к главкому: «Хочу вернуться на атомные лодки.» Горшков усмехнулся: «Тебе и дивизию и бригаду предлагали — не захотел!» — «Нет, — говорю. — Хочу на Северный флот.» — «Ну, хорошо, поезжай, служи.»

Назначили меня в соединение, где недавно сгорела плавбаза, которая всегда была самой отсталой на флоте. Я начал с того, что снес все сараи и бараки и развернул строительство. Противников было немало — считали, что я не с того конца за дело взялся. Однако уже через год наша ремонтная бригада лодок была признана лучшей на флоте. Но тут начались проблемы со здоровьем. Меня оперировали в Ленинграде, потом облучали, но вылечиться так и не удалось. В 1976 г. меня назначили в госприемку, где я прослужил восемь лет. За эти годы я принял 18 надводных кораблей, построенных в Польше, в основном, головных. В 1985 г. меня повторно оперировали, а в 1987 г. я ушел в отставку. Ушел сам, поскольку есть много молодых энергичных моряков, которым надо работать и расти.

Глава VI

Н.Мормуль

Аварии и катастрофы в атомном флоте США и СССР

По данным выходящего в США справочника «Джейн», за 30 лет существования атомного флота в развитых странах построено:

– СССР — 235 атомных подводных лодок (помимо 300 дизель-электрических), 2 тяжелых ракетных крейсера, 6 ледоколов;

– США — 150 атомных подводных лодок (и 18 дизельных), 6 атомных авианосцев, 9 атомных крейсеров;

– Великобритания — 18 атомных подводных лодок (из них 4 ракетных);

– Китай — 10 атомных подводных лодок;

– Франция — 11 атомных подводных лодок. Часть из них уже списана или затонула.

По данным того же справочника, в 1986 г. СССР обладал 364 подводными лодками. 76 из них оснащены баллистическими ракетами (в том числе 62 атомных), 67 — противокорабельными ракетами (50 атомных) и 218 являлись ударными подлодками с торпедным вооружением (73 атомные). Из других стран-участниц бывшего Варшавского договора лишь у Польши и у Болгарии есть по три дизельных лодки.

В США на 1986 г. насчитывалось 139 лодок, в том числе 38 атомных ракетных, 97 ударных, несколько диверсионного назначения, а также 4 дизельные лодки, не участвующие в боевом патрулировании.

У других стран-членов НАТО 153 подводные лодки, из которых 18 английских и 11 французских являются атомными, 14 дизельных лодок входят в состав ВМС Японии и 6 — Австралии. Всего у западных стран на вооружении состоит 312 подлодок.

Интересно сопоставить число погибших в мирное время подводных лодок и их общее количество. Этот показатель лучше у СССР: из 535 построенных кораблей затонуло шесть, то есть в ВМФ одна погибшая лодка на 89 находящихся в строю. В США это соотношение значительно хуже: одна погибшая на 33 корабля (из 168 построенных лодок затонуло две атомные и три дизельные, правда, еще военной постройки). Самый низкий показатель у Франции: из имевшихся после войны 35 подводных лодок

затонуло пять (правда, две из них трофейные, а одна — бывшая английская военной постройки).

Можно ли исключить аварии

Создать безотказные технические средства невозможно, как невозможно добиться полного совершенства в умении их использовать. Это подтверждается историей развития техники, в том числе и атомной энергетики. Почти 40-летний опыт эксплуатации атомных энергетических установок на флоте показал, что, несмотря на применение новейших достижений науки, современных технологий и материалов, к сожалению, не удалось избежать аварий и катастроф с гибелью личного состава.

Потенциальные причины аварийных ситуаций на подводных лодках надо искать в самой их конструкции и условиях, в которых они используются. Сравнительно малый замкнутый объем прочного корпуса подводной лодки до предела энергонасыщен. Для распределения электроэнергии по кораблю и обеспечения питания механизмов проложено сотни километров кабельных трасс, установлены сотни электродвигателей и сотни тысяч коммутирующих устройств. Тысячи приборов, ЭВМ, пневмогидроустройств, наличие взрывоопасных выделяющихся газов и токсичных примесей, повышенная влажность, возможное появление радиоактивности, высокие параметры энергоустановки и систем, присутствие на борту ядерного и обычного оружия — вот далеко неполный перечень, который позволяет представить, в каких условиях эксплуатируется техника, живут и работают люди. И еще следует добавить, что это скопление техники и люди находятся в миллионнотонных тисках океана. От этого давления их защищает прочный корпус. Для прохода различных коммуникаций и кабельных трасс в прочном корпусе имеются тысячи отверстий, герметичность которых обеспечивается сальниковыми вводами. При пожаре, когда выгорают сальниковые вводы, забортная вода под большим давлением поступает внутрь лодки, что вызывает лавину дополнительных коротких замыканий в электросети и механизмах. При больших поступлениях воды теряется остойчивость и плавучесть, корабль тонет.

Американский писатель Дж.Горд в книге «Подъем затонувших кораблей» сообщает, что из-за различных случайностей за 70 лет (1900-1970 гг.) затонула 21 подводная лодка США, погибло 430 человек. В период Второй мировой войны происшествия небоевого характера привели к потере 12

подводных лодок ВМС США. За послевоенный период в мире погибло 27 подводных лодок, в том числе пять — советских[12], четыре — американских, четыре— французских и три — английских.

Статистика показывает, что аварии на подводных лодках бывают чаще, чем на надводных кораблях. Особенно опасны пожары. Так, за 1982-1989 гг. на подводных лодках США произошло 125 пожаров, 85 взрывов, 56 столкновений, 48 затоплений внутренних помещений и 12 посадок на мель[13]. Две американские лодки погибли по своему сценарию: они исчезли вместе с экипажами, не всплывая на поверхность. Видимо, это можно объяснить малым запасом плавучести.

По одному и тому же сценарию происходили аварии, связанные с неконтролируемым выходом на мощность реактора. Технической причиной послужило перепутывание фаз питания электродвигателей и аппаратуры, обеспечивающих компенсирующие органы реактора во время ремонтных работ. Таких ситуаций известно пять. В первом случае авария была предотвращена, благодаря высокой организации несения вахты на пульте управления реактором, во втором — привела к полному выходу из строя атомной энергоустановки одного борта, в третьем — к разрыву первого контура и выбросу активной воды. Еще два случая выхода реактора на неконтролируемый уровень мощности закончились взрывом и пожарами в реакторном отсеке, выводом из строя на несколько лет подводных лодок в связи с их радиоактивным загрязнением и гибелью людей. Такие аварии случались там, где не прогнозировались потенциально опасные ситуации в период пусконаладочных или ремонтных работ, а также не координировались действия штатного и привлеченного персонала.

Теоретически военная техника должна быть безупречной. В оборонной промышленности СССР за качеством работ и конечной продукции следила система технического контроля. Работники оборонных предприятий, хотя платили им в целом не больше, чем на гражданских заводах, обладали, как правило, высокой квалификацией. Каждая выполняемая ими операция, за исключением самых простых, фиксировалась пломбой с личным клеймом. Таким образом, в случае технического отказа имелась возможность установить лицо, виновное в недоброкачественной работе, отсюда повышенное чувство ответственности у каждого. Наиболее сложные детали, узлы и агрегаты испытывались под наблюдением заводского отк.

Далее. При сдаче в эксплуатацию готовый объект (в нашем случае подводная лодка) проходил четверной контроль. Во всех

испытаниях и пусконаладочных работах участвовали представители конструкторского бюро, завода-изготовителя, заказчика (так называемая военная приемка) и экипажа, которому предстояло плавать на лодке. Понятно, что требовательность участников к безупречной работе каждого агрегата возрастала в том же порядке. Каждый из членов экипажа стремился устранить малейшие недостатки на своем рабочем месте или на доверенном ему участке до приемки корабля комиссией. Те же четыре стороны и подписывали акт о приемке.

После этого безопасность эксплуатации атомохода зависела от профессиональной подготовки экипажа. Его действия в различных ситуациях детально предписываются множеством инструкций. В частности, прежде чем приступить к осмотру, профилактике или ремонту реактора либо связанных с ним систем (подобные операции на флоте обозначаются ПОР — потенциально опасные работы) работники обязаны прочитать соответствующее руководство. В нем самым подробным образом описано, какие опасности могут возникнуть, какими в этом случае должны быть действия персонала, и наоборот, что может произойти в ходе той или иной операции.

Составлены инструкции, оговаривающие число и специальности людей, обязанных участвовать в проведении тех или иных работ, существуют курсы, призванные через вполне определенное время обновить и восполнить знания и навыки экипажа.

На каждой атомной подлодке ведется журнал аварий, в который заносятся все нештатные ситуации и технические отказы, произошедшие не только на ней, но и на других атомоходах. О всех более или менее серьезных происшествиях информируются все заинтересованные организации. Эта информация поступает в учебные центры, где она не только сообщается преподавателям и курсантам, но и вводится в тренажеры для практической отработки.

Понятно, что при такой строгой и продуманной антиаварийной системе возможности возникновения аварий теоретически должны быть исключены. Теоретически... На практике — сотни аварий на советских атомных подводных лодках, сотни погибших и получивших значительные дозы облучения. Почему не срабатывает столь всеобъемлющая система предотвращения аварий на борту подводных атомоходов?

Попытаюсь ответить на этот вопрос, рассмотрев, по возможности придерживаясь хронологической последовательности, аварии и катастрофы на атомном подводном флоте США и СССР. Некоторые из них известны мне по долгу

службы, другие — из публикаций.

Неудачи американских подводников

Анализ аварийности на атомном подводном флоте начнем с ВМС США — пионеров освоения этого вида вооружения.

Первое трагическое событие в ВМС США относится к 1954 г., когда в результате аварии главной энергетической установки погибло четыре человека.

В июне 1960 г. на борту «Сарго» при погрузке кислорода произошел взрыв, вызвавший пожар. Чтобы не допустить его распространения, лодку затопили прямо у пирса. После подъема ее поставили в сухой док и отремонтировали.

В 1961 г. было отмечено повышение радиоактивности на борту подводного ракетоносца «Теодор Рузвельт», вызванное неправильными действиями персонала при обслуживании первого контура реактора. В результате пришлось снять ракетоносец с боевого дежурства и провести его дезактивацию.

В октябре 1962 г. на атомной лодке «Тритон», стоявшей на судоверфи в Гротоне, возник пожар, который нанес значительные повреждения.

Первая катастрофа постигла американских подводников 10 апреля 1963 г.: через двое суток после выхода с базы на глубоководные испытания в Атлантике затонула лодка «Трешер» (в переводе с английского морская лисица, тип сельдевой акулы) с экипажем из 129 человек. Шок, который испытала, получив это известие, нация, сопоставим с тем, который вызвала гибель «Челенджера» много лет спустя.

«Трешер» был головной лодкой в серии из 30 единиц по плану строительства. Она знаменовала вступление в строй противолодочных атомоходов, обладающих высокой скоростью (30 узлов), большой глубиной погружения (до 360 м), продублированной ядерной энергетической установкой (до этого на американских подлодках был лишь один реактор) и 20-40 ракетоторпедами типа «Саброк». Строительство корабля, стоимость которого составила 60 млн. долларов, длилось 38 месяцев. 3 августа 1961 г. лодка была передана ВМС США под командование капитан-лейтенанта Д.Харви.

Американские кораблестроительные компании устанавливают гарантийный период эксплуатации в пределах 9-12 месяцев. Летом 1962 г. «Трешер» была поставлена на судоверфь Портсмута для устранения замеченных дефектов. За

год плавания удалось выявить и устранить 875 неисправностей и недоделок, подавляющее большинство которых оказались незначительными и касались быта и удобства эксплуатации. Однако было обнаружено 130 дефектов в конструктивных решениях, пять из которых связаны с безопасностью корабля.

К поискам затонувшей лодки приступили незамедлительно. На следующий день была создана следственная комиссия, в которую вошли опытные подводники и кораблестроители. В то время ВМС США не обладали поисковыми силами, обеспечивающими эффективные действия на глубине 2500 м, и операцию поручили океанографическому судну «Атлантис II» и батискафу «Триест». В поисковых операциях участвовало несколько десятков боевых кораблей (в том числе и атомные подводные лодки), а также другие суда и спецсредства.

Обнаруженные предметы, комплекты запчастей, куски трубопроводов с номерами лодки «Трешер» и фамилией рабочего, выполнившего монтаж, дали возможность достоверно определить место ее гибели. Лодка затонула в точке с координатами 41°43' с.ш. и 64°57' з.д. Однако причины гибели, как и в большинстве случаев, когда речь идет о катастрофах на подводных лодках, с точностью установить так и не удалось.

Комиссия, опубликовавшая свои заключения полтора года спустя, высказала следующие предположительные причины:

– акт саботажа или диверсия;

– поступление воды в прочный корпус из-за повреждения коммуникаций;

– разрушение прочного корпуса на глубине, близкой к предельной (хотя в процессе эксплуатации за год «Трешер» сорок раз погружалась на предельную глубину);

– провал подводной лодки за предельную глубину из-за неправильных действий личного состава.

Моральную вину за катастрофу материалы комиссии возлагают на высших военных руководителей США. В условиях гонки вооружений качество оборудования отходило на второй план, предпочтение отдавалось увеличению боевой мощи. Кроме того, сдача подводной лодки в установленный срок поощрялась наградами, повышением по службе и премиями как конструкторам, так и ответственным работникам ВМС.

Уже на следующий день после гибели лодки в адрес командования ВМС посыпались упреки — перед выходом в море у многих членов экипажа были сомнения в подготовленности лодки к предстоящему плаванию.

Катастрофа с американской атомной подводной лодкой неоднократно анализировалась и в СССР. В этой связи можно

отметить серьезные и весьма полезные для подводников исследования, проведенные инженерами Г.Лисовым и А.Нарусбаевым («Тайна гибели “Трешера”»). Институт ВМФ СССР издал специальную брошюру с красноречивым названием «Гибель подводной лодки “Трешер” заложена в ее проектировании». Разумеется, обе книги в достаточной степени политизированы.

Продолжим список аварий, произошедших на американских атомных подводных лодках.

В 1963 г. на серийной строящейся лодке «Флешер» (типа «Трешер») возник пожар. Трое рабочих погибли, двое получили тяжелые ожоги.

Пять лет спустя после гибели «Трешера», в 1968 г. затонула атомная подводная лодка «Скорпион», из 99 членов экипажа также никому не удалось спастись.

Атомоход водоизмещением 3100 т под командованием Ф.Слеттери вышел с военно-морской базы Норфолк для участия в учениях 6-го американского флота. На обратном пути «Скорпион» на 27 миль отклонился от курса и оказался юго-западнее Азорских островов. Командир сообщил об этом по радио 21 мая 1968 г. Больше сообщений с лодки не поступало.

Прибытие ее в Норфолк ожидалось 27 мая, но она так и не появилась. Была создана следственная комиссия под председательством вице-адмирала Б.Остина, который участвовал в расследовании причин гибели «Трешера». Комиссия завершила работу в середине июля, опросив 65 свидетелей. Ее заключение: атомоход превысил предельную глубину погружения и затонул «по неизвестной причине».

Однако участвовавшие в расследовании эксперты отметили, что из-за недостатка средств на «Скорпионе» не произвели существенные переделки, которые в обязательном порядке должны были быть реализованы после гибели «Трешера». В частности, не отремонтировали систему аварийного продувания цистерн главного балласта. Кроме того, на «Скорпионе» не был установлен аварийный радиомаяк, автоматически всплывающий при превышении предельной глубины погружения.

Через несколько месяцев батискафу «Триест-2» удалось обнаружить и сфотографировать останки «Скорпиона». Как и после гибели «Трешера», подъем лодки не предусматривался из-за значительной глубины затопления — 2 500 м.

Гибель этой лодки стала последней в ВМС США, хотя тяжелые аварии происходили и позднее. Так, на лодку «Патрик Генри» рухнула запущенная с нее же баллистическая ракета. «Джордж Вашингтон», следуя в подводном положении на перископной глубине, протаранил японский сухогруз

«Ниссиомару», потопил его и скрылся, не оказав помощи терпящим бедствие морякам.

Объективности ради следует отметить и тот факт, что в ВМС США основной ударной силой являются не подводные лодки, как в ВМФ СССР, а авианосцы. Именно с этими кораблями, а с 1942 г. их построено 187, и связаны крупнейшие аварии в американском флоте. Достаточно сказать, что со времени взрыва на авианосце «Беннингтон» в 1953 г. и до недавней аварии на «Айове» погибло около пятисот человек. После гибели «Скорпиона» командование ВМС США принимает организационно-технические меры, в том числе прекращает почти на пять лет арктические походы как наиболее опасные. Надо считать эти меры эффективными, так как уже в течение четверти века американским подводникам удается избегать катастроф.

Первая авария ядерной установки в море на советском атомоходе

Трагический список потерь советского атомного подводного флота начнем с аварии на «К-8» — третьей атомной лодке, построенной на стапелях Северодвинска. Вступила в состав ВМФ в 1959 г. (первый командир — капитан 2 ранга В.П.Шумаков, командир БЧ-5 Е.П.Бахарев). Первая авария ядерной установки в море произошла на ней в октябре 1960 г. Экипаж справился с аварий, и лодка самостоятельно вернулась на базу.

Привожу воспоминания командира дивизиона «К-8», ныне контр-адмирала в отставке Л.Б.Никитина[14].

«Дату аварии — 13 октября 1960 г. — помню хорошо, так как это и день моего рождения.

Лодка готовилась к подледному плаванию, отрабатывая в полигонах боевой подготовки отдельные элементы управления, специфические для плавания в Арктике.

Как раз при вручении мне командиром праздничного торта в кают-компании из центрального поста прозвучала команда, вызывавшая меня в турбинный отсек. Пробегая через центральный пост, узнал от вахтенного инженер-механика А.Н.Татаринова о большой потере запаса питательной воды. В турбинном отсеке, оценив обстановку, я со старшиной 1 статьи Т.Г.Шевченко приступил к ликвидации аварии. Работа подходила к концу, когда, находясь глубоко в трюме среди работающих механизмов, мы поняли, что наверху что-то случилось — по беготне и большому количеству команд по боевой трансляции.

Послав Шевченко наверх для руководства личным составом отсека, я устранил неисправности и вышел наверх. В отсеке было пусто. В это время из пульта управления ГЭУ стали поступать команды, связанные с выводом обоих реакторов и турбин из действия, что мне и пришлось выполнять. Объясняясь с пультом управления ГЭУ, я с ужасом обнаружил значительное изменение условий прохождения звука в отсеке и догадался, что это связано с выходом в турбинный отсек вместе с паром второго контура газа из компенсаторов объема первого контура (в то время использовался гелий). Очевидно, произошел разрыв парогенератора. Сразу же предложил Е.П.Бахареву начать проливку реактора для предотвращения перегорания стержней урана, но это не дало положительных результатов, о чем мне через некоторое время сообщил Бахарев. Как потом выяснилось, в штатном трубопроводе оказалась заглушка, поставленная туда при строительстве корабля (видимо, для проверки систем на герметичность). Меня к этому времени вывели в центральный пост. Концевые отсеки интенсивно вентилировали в связи с большой радиационной загрязненностью. Я предложил смонтировать нештатную систему проливки реактора, что потом и выполнил вместе с Шевченко и Фурсом — старшиной трюмных реакторного отсека. Система оказалась эффективной, температура реактора стала быстро падать. Для пролива использовали и пресную воду.

Подводная лодка между тем шла в базу. Почти у всех наблюдались первичные признаки лучевой болезни — рвота, головная боль. Корабельный врач выдал облученным лекарство.

В базе быстро отправили всех отдыхать, остался только личный состав первого дивизиона, которым я командовал, для приведения в исходное состояние систем ГЭУ и проведения периодического расхолаживания установки. Оценить в море загрязненность концевых отсеков не могли, так как приборы зашкаливали. В базе оценку сделали, но она была уже не первичной. Знаю только, что после приведения систем ГЭУ в исходное состояние нас на контрольно-дозиметрическом пункте отмывали около трех часов. В результате такой «отмывки» у меня на спине почти не осталось кожи. На другой день прибывший из Москвы специалист по радиационной медицине отобрал по внешним признакам группу из 13-ти человек, в которую вошел и я. Нас отправили в Полярный, в госпиталь, где спешно открыли специальное отделение. Там кроме меня прошли лечение А.Н.Рубайло, Н.Д.Скворцов, В.Бондаренко, Тимошин, Т.Г.Шевченко, Фуре, М.Б.Джанзаков (остальных не помню). Прошли скорее обследование, чем лечение. Никаких отметок в

медицинских книжках, кроме регистрации, у нас не было. Однако меня, например, не допускали к работе с ионизирующими и радиоактивными источниками три года. Нам лишь сообщили, что мы получили по 180-200 бэр, но это не очень много, и обнадежили: все пройдет.

Объективно свои ощущения в тот момент могу охарактеризовать так: повышенная утомляемость, непроходящее ощущение усталости, потливость (особенно ладоней и ног), плохой сон, повышенная нервозность, возбудимость, нетерпимость к окружающим. Неприятно удивило нас выпадение волос уже после госпиталя.

Экипаж лодки в целом сохранился, но из 13-ти человек, прошедших обследование, матросов и старшин срочной службы отправили в запас, офицеров и сверхсрочников спросили, где хотят служить, и по возможности перевели. В.Бондаренко ушел на дизельные лодки, а затем через пять лет вернулся командиром БЧ-5 на атомные, Н.Д.Скворцов перешел в учебный центр, А.Н.Рубайло вскоре тоже туда перевелся. Я длительное время был за штатом, так как не соглашался на береговые должности, а затем все-таки получил назначение в экипаж. Т.Г.Шевченко длительное время служил в учебном центре, затем вновь, уже мичманом, плавал на подводных лодках второго поколения. Он как-то сказал, что старшина 1 статьи Фуре умер через два года после демобилизации, то есть в 1962 г. Явилась ли эта смерть результатом переоблучения, не знаю, но думаю, что да, ведь ему в то время было 22 года.»

Невезучая «К-19»

Моряки, как и все люди, вступающие в контакт со стихиями, достаточно суеверны. Например, они твердо убеждены в том, что бывают корабли везучие и невезучие. Конечно, многое на корабле зависит от экипажа и от порядка, раз и навсегда установленного (или так и не установленного). Как бы то ни было, но одни лодки служат годами без малейших происшествий, а другие — не выходят из череды несчастий. К таким атомоходам следует отнести лодку Северного флота «К-19».

Предвестником несчастий послужил символический эпизод: при спуске со стапелей первой ракетной атомной лодки «К-19» традиционная бутылка шампанского не разбилась о форштевень после первого броска.

Казалось бы, все беды лодки начинались с технического

отказа, от которого не застрахован ни один корабль, включая и те, где боевая выучка на высоте. Но это не так, и обширный список аварий тому свидетельство.

Еще при строительстве в трюме лодки произошел пожар, в результате которого двое специалистов получили серьезные ожоги. Тогда это можно было объяснить случайностью.

Следующая авария оказалась серьезной. Во время швартовых испытаний на подводной лодке осуществлялся первый пуск реактора. Как правило, он производился под контролем командира БЧ-5, офицеров пульта управления и специалистов завода. Организация работ была низкая, приборы, измеряющие давление в контуре, оказались отключенными. Пока разобрались, почему они не показывают, допустили переопрессовку систем первого контура — дали давление, в два раза превышающее норму. Необходимо было произвести ревизию первого контура реактора. Но это означало отсрочку ввода лодки в строй на многие месяцы, большие дополнительные денежные затраты, наказание виновных. Аварию скрыли. (Это решение будет стоить жизни восьми офицерам, старшинам и матросам 4 июля 1961 г.)

При швартовых испытаниях был также выведен из строя один реактор. Опуская компенсирующую решетку, деформировали внутреннюю сборку. Материальный ущерб исчислялся 10 млн. рублей. Ввод лодки в строй задержался на длительный срок.

Через восемь месяцев на «К-19» произошла авария атомной установки, аналогичная аварии на «К-8». В то время подобные аварии были запрограммированы, поскольку гарантированный ресурс парогенераторов составлял 500-1000 часов.

4 июля 1961 г. лодка находилась в Северной Атлантике на боевых учениях (командир-капитан 2 ранга Н.В.Затеев). Из-за резкого падения давления воды и падения уровня вследствие большой течи первого контура (напомню, что еще раньше он был переопрессован) сработала аварийная защита реактора. С его активной зоны, дабы она не сгорела, надо снимать остаточное тепловыделение, то есть подавать в реактор холодную воду. Штатной системы для этой цели тогда не существовало.

Повреждение тепловыделяющих элементов (твэлов) реактора, в которых находится уран, привело бы к опасному росту радиоактивности и угрозе жизнедеятельности личного состава. Было принято решение смонтировать нештатную систему для охлаждения реактора. Эта работа требовала неоднократного и длительного нахождения специалистов (офицеров, старшин и матросов) в необитаемых помещениях реакторного отсека в зоне воздействия радиации, в данном случае активных газов и аэрозолей.

Задача была выполнена очень дорогой ценой: от переоблучения погибли (скончались через неделю после доставки в госпиталь) командир дивизиона движения капитан-лейтенант Ю.Повстьев, командир группы автоматики лейтенант Б.Корчилов, старшина 1 статьи Ю.Ордочкин, старшина 2 статьи Е.Кашенков, матрос С.Пеньков, матрос Н.Савкин, матрос В.Харитонов, главный старшина В.Рыжиков.

Дозу облучения, значительно превышающую допустимую, получили командир БЧ-5 капитан 3 ранга А.Козырев, капитан-лейтенант В.Енин, старший лейтенант М.Красичков, главный старшина И.Кулаков. Козырев скончался летом 1970 г. Врачи заявили, что его кровеносная система была практически разрушена и только могучий организм позволил ему прожить и проработать почти девять лет после облучения. Похоронен капитан 1 ранга А.Козырев в Севастополе в аллее Героев. Все погибшие получили дозы облучения от 5000 до 6000 бэр.

Но вернемся к событиям на аварийной «К-19».

Подводная лодка осталась с одним работающим реактором, с загрязненными радиоактивными газами и золями отсеками, без связи с берегом из-за потери изоляции антенн. Командиру удалось сблизиться с двумя дизельными подводными лодками и с их помощью связаться с берегом. На буксир взять атомоход мешала штормовая погода, однако эвакуировать личный состав, пострадавший от облучения, удалось. В конечном итоге экипаж по решению командира покинул загрязненный корабль без разрешения «берега», перейдя на дизельную лодку. На все тревожные доклады по радио с «берега» выдавали рекомендации — кормить переоблученных моряков свежими фруктами и овощами и поить соками, которых на борту не было.

Спасательное судно прибуксировало лодку в главную базу флота. Был произведен восстановительный ремонт, но на этом беды ее не закончились, и флотская молва окрестила ее «Хиросимой».

В 1975 г. американская пресса сообщила, что атомная лодка США «Гетоу» в ноябре 1969 г. столкнулась в подводном положении с советской субмариной в Баренцевом море. Пресса не скрывала, что поход «Гетоу» в Баренцево море осуществлялся по плану Центрального разведывательного управления США.

Подводной лодке вменялось в обязанность шпионская деятельность по секретной программе. Ее командиру Л.Буркхардту разрешалось заходить в территориальные воды СССР, приближаться к берегу на дистанцию в 4 мили, производить радиоперехват и следить за советскими подводными лодками. В случае, если американскую лодку-нарушителя будут

преследовать советские корабли, против них разрешалось применять боевое оружие, иными словами, лодка могла развязать войну.

И вот, с лодкой-шпионом, получившей такие неограниченные полномочия, «встретилась» ни кто-нибудь, а «К-19». Занимаясь в полигонах боевой подготовки отработкой задач в подводном положении, она столкнулась с американской субмариной. 15 ноября 1969 г. в 7 часов 13 минут раздался удар в носовой части. Несмотря на принимаемые меры дифферент на нос возрастал, лодка погружалась. После продувания главного балласта дан полный ход, и лодка благополучно всплыла.

Вокруг никого не было, осмотр показал наличие повреждений обтекателей торпедных аппаратов.

«Гетоу» получила удар в районе реакторного отсека. И вот здесь произошел эпизод, который мог привести к ядреному конфликту. Командир мино-торпедной боевой части дал приказание подготовить к стрельбе три ракеты и ракетоторпеду «Саброк» с ядерным зарядом. Всплывшая и безоружная[15] «К-19» представляла прекрасную мишень. Командир «Гетоу» Буркхардт оказался благоразумнее, он отменил решение своего подчиненного и взял курс на запад.

Соперничество в океанских глубинах делает столкновения под водой не случайными, но это не значит, что они происходят по злому умыслу — ни один командир на такое не пойдет. Как правило, подобные столкновения — результат несовершенства акустических средств и ошибок в управлении подводной лодкой. Они неизбежны, как столкновения надводных кораблей.

И снова «К-19»

Прошло 11 лет. Утром 24 февраля 1972 г. на командный пункт Северного флота поступила информация, что в Северной Атлантике после пожара на глубине всплыла атомная подводная лодка, находившаяся на боевой службе. Лодка не имеет хода, на борту есть человеческие жертвы. Это снова была «К-19». Командовал ею капитан 2 ранга В.Кулибаба. В район аварии был немедленно послан крейсер «Александр Невский» с резервным экипажем для лодки и командным пунктом из специалистов управлений флота во главе с вице-адмиралом Л.Г.Гаркушей. В состав этой группы был включен и я как главный корабельный инженер Северного флота.

Вслед за крейсером вышел спасатель «СС-44», но еще в

Кольском заливе он был выброшен штормом на камни. Шторм действительно был злющий. Крейсер получил множество повреждений. В носовой части образовалась громадная трещина, было затоплено два кубрика, кают-компания офицерского состава, множество кают (иллюминаторы были не герметичны), по переходным коридорам гуляла забортная вода, потеряли изоляцию почти все дизель-генераторы (резервные источники электроэнергии), исчез шифровальщик. И все же крейсер прибыл в точку аварии. Еще во время перехода был получен приказ срочно представить план спасения лодки, причем никакими дополнительными сведениями о ее состоянии это указание не подкреплялось. Прямой связи с «К-19» не было. Пришлось строить гипотезы.

Зная, сколько времени работали реакторы, можно примерно рассчитать параметры ГЭУ, если она охлаждается лишь естественной циркуляцией, а также оценить состояние контуров. Раз лодка не имеет хода, значит, вспомогательные источники электроэнергии — аккумуляторные батареи и дизель-генераторы — не используются. Следовательно, либо они не исправны, либо к ним по каким-то причинам нет доступа, либо некому их обслуживать. Рассуждая таким образом, мы составили план спасения лодки, который корректировался по мере поступления дополнительных сведений с берега. Оказалось, что в своих прикидках мы не далеко ушли от истины.

Прибыв в район аварии, мы смогли понаблюдать за поведением лодки на волне. Высадиться на нее было невозможно — шторм лютовал по-прежнему. Стало ясно, что лодка имеет тенденцию к дифференту на корму и крену на правый борт. Это обстоятельство обеспокоило не только нас, но и созданную в связи с аварией военно-промышленную комиссию в Москве. У всех была свежа в памяти первая гибель советской лодки в Бискайском заливе (о ней мы еще расскажем) в апреле 1970 г. Та лодка, «К-8», тоже всплыла после пожара на глубине и затонула с дифферентом на корму через несколько дней из-за потери продольной остойчивости.

Комиссия взяла под жесткий контроль все наши действия. Для руководства спасательной операцией недели через две (морской переход длился двенадцать дней) из Москвы прибыл первый заместитель главнокомандующего ВМФ СССР адмирал флота В.Касатонов. Первым делом он замкнул на себя все решения, даже второстепенные. Считаю, что именно централизация и единоначалие в борьбе за живучесть лодки помогли не потерять больше ни одного человека.

Что же произошло на борту «К-19»? *По ходу описания событий*

буду их комментировать и вот почему: большинство аварий развивается по одному сценарию, неправильные действия экипажа имеют одни и те же причины и повторяющиеся с поразительной точностью последствия.

Итак, лодка возвращалась с боевого патрулирования в Северной Атлантике, до прибытия на базу оставалось восемь суток. *Как правило, аварии происходят при возвращении с боевого дежурства. Объясняется это тем, что от постоянных перегрузок устает техника, расслабляются люди.*

Во время плавания на этих широтах общий подъем дается в 11 часов, примерно за час до рассвета. Утром 24 февраля на вахте стояла третья смена; первые две спали. Лодка шла на глубине 120 м.

Сигнал аварийной тревоги взревел в отсеках в 10.23. «Пожар в девятом отсеке!» — сообщил голос в громкоговорителе. Особой паники сообщение не вызвало: за автономное плавание это была третья тревога. В первых двух случаях положение исправлялось в считанные минуты.

В девятом трехэтажном отсеке находится вспомогательное оборудование, камбуз и кубрик. Он служит убежищем, поэтому у него более прочные переборки.

Вот что произошло за несколько минут до сигнала тревоги. Кроме вахтенной смены, все матросы отсека спали, лишь кок готовил завтрак. Вахтенный матрос Кабак почувствовал запах гари (хотя по соседству готовилась пища). Он спустился на нижний этаж и обнаружил горящий электроприбор для дожита угарного газа. *Зачастую катастрофы начинаются с незначительной поломки.*

За несколько дней до описываемых событий в верхнем уровне девятого отсека лопнул трубопровод системы рулевого управления. Была ли причиной тому технологическая недоработка или естественный износ после двенадцати лет эксплуатации — трудно судить. Тем не менее около 500 л гидравлического масла пролилось наружу. Экипаж отремонтировал трубку и собрал пролившееся масло. Мы уже никогда не узнаем, какая из этих двух операций была выполнена некачественно. В любом случае через несколько дней капля масла просочится на нижний уровень и упадет на электроприбор, раскаленный до 200°С. И с этой минуты пойдет отсчет времени аварии. *Обычно технические отказы, служащие причиной крупных аварий, являются результатом допущенной ранее небрежности.*

Вместо того, чтобы немедленно объявить аварийную тревогу и приступить к тушению пожара, матрос бросился будить ответственного за этот прибор старшину отсека Александра

Васильева. *К сожалению, множество раз аварии приобретали катастрофические размеры из-за неправильных действий экипажа. На кораблях, где выучкой личного состава занимаются не формально, каждый знает назубок свои действия в случае возникновения нештатной ситуации и не растеряется.*

На «К-19» время для тушения пожара было упущено. Васильев первым героически ринулся в пекло, и первым погиб в огне. Несмотря на мужественные действия экипажа, погасить пожар не удалось. Отсек быстро заполнялся продуктами горения, а аппаратов индивидуального дыхания на всех не хватало, так как часть их находилась на боевых постах. *Еще одно свидетельство непродуманности организации корабельной службы и плохого руководства действиями.* Многие из участвовавших в тушении пожара были отравлены окисью углерода. (Спустя несколько недель после пожара ее содержание в этом отсеке составляло 32 мг/л при допустимой дозе 0,005 мг/л.)

В результате пожара лопнула магистраль воздуха высокого давления, и в огненное пекло мощной струей стал поступать кислород. Через систему вентиляции левого борта пожар перекинулся в соседний носовой отсек к пульту управления ГЭУ.

В центральный пост прибыли командир корабля В.Л.Сулибаба, командир БЧ-5 Р.Миняев, начальник штаба соединения В.Нечаев. Как всегда по сигналу тревоги, переборки между отсеками уже были загерметизированы — личный состав каждого из них должен бороться с пожаром до последней возможности. Но командир тут же приказал восьмому отсеку принять людей из девятого.

Когда отдраили переборочную дверь, в отсек вместе с моряками ворвались клубы ядовитого дыма. Люди надели аппараты индивидуального дыхания, но дым валил уже через вентиляцию. Кулибаба приказал всему личному составу, не занятому на боевых постах, покинуть кормовые отсеки. Это спасло жизнь многим. Таким образом, большая часть подводников, в том числе и матрос Кабак, успели эвакуироваться в смежный отсек, который вскоре тоже оказался в огне.

Тем временем лодка всплывала. Она шла с большой глубины, и ей был жизненно необходим ход. А для работы реактора нужна электроэнергия, основное оборудование для выработки которой помещалось в восьмом отсеке.

Но сюда уже сплошным потоком валил через прожженный трубопровод воздух высокого давления, смешанный с продуктами горения. Электрики гибли, но отойти от своих механизмов не могли — лишившись хода, лодка рухнула бы на глубину. Старшину команды электриков мичмана Виктора Николаенко

аварийная партия обнаружит в противогазе у своего поста мертвым. Погиб и командир электротехнического дивизиона капитан 3 ранга Л.Цыганков.

Угарный газ добрался и до пульта управления ГЭУ. Командир дивизиона движения капитан-лейтенант Виктор Милованов приказал всем покинуть пульт, оставив с собой лишь старшего лейтенанта Сергея Ярчука. Оба включились в аппараты, но Ярчук начал задыхаться и сорвал маску. Он умирал на глазах своего командира, который не мог ему помочь — необходимо было срочно заглушить обе ГЭУ. В аварийной ситуации он сумел заглушить их и, убедившись, что все поглотители сели на нижние концевики, покинул пульт ГЭУ. Кормовые отсеки лодки были загазованы, и пробираясь по ним, он потерял сознание. В центральный пост его с кровавой пеной у рта доставил матрос-турбинист.

Турбинистам, помещающимся в седьмом отсеке, тоже досталось. Отсек наполнялся смертоносным дымом, ко отойти от маневровых устройств в аварийной ситуации, значит, обречь на неминуемую гибель лодку. Мичман Александр Новичков принялся помогать растерявшимся матросам надеть противогазы, выводил задыхающихся из отсека. На его счету много спасенных жизней, только свою он не сумел сохранить.

Старшина Казимир Марач включился в аппарат сам. Но стекла на маске запотели, и показания приборов были не видны. Лишь несколько секунд заняла протирка стекол, но их оказалось достаточно, чтобы Марач задохнулся...

Здесь же погибнет и ушедший в первое плавание лейтенант Вячеслав Хрычиков.

При всем уважении к памяти мертвых нельзя не сказать: эти жертвы — результат плохой выучки экипажа. Подгонка аппаратов индивидуального дыхания для каждого матроса должна быть произведена с самого начала его службы на лодке, а включение в них отработано до автоматизма. На хороших лодках эта операция повторяется с замерами времени чуть ли не еженедельно.

В полной темноте члены экипажа с громоздкими противогазами на голове попытались запустить резервные дизель-генераторы в пятом отсеке. Старший лейтенант Е.Медведев начал готовить их к пуску, не дожидаясь приказания, — он понимал, что после заглушения реакторов необходим источник электроэнергии. Его вместе с мичманом Шишиным вынесут из отсека без сознания. Пытаясь запустить дизель, они сорвут мешающие противогазы с запотевшими стеклами. К счастью, оба останутся живы.

Однако эта попытка успеха не имела. Более того, обессиленная группа не смогла вручную до конца закрыть захлопки подачи воздуха к дизелям. Поскольку снаружи в это время начинался шторм, через эти захлопки в пятый отсек залилось около 200 т забортной воды, которая затопила дизель-генераторы и вентиляторы общесудовой системы вентиляции, а также аппаратуру дистанционного пуска механизмов реакторного отсека.

Все на подводной лодке устроено так, что в аварийной ситуации любое жизненно необходимое действие для корабля вступает в яростное противоречие с инстинктом самосохранения. Хочется скорее бежать из отсека, который заливает вода или охватывает огонь, нужно, наоборот, задраивать переборки. Вокруг полыхает пожар, а необходимо оставаться на своем посту, чтобы продолжали работать турбина, реактор, дизель-генератор. Ясно, что в отравленном угарным газом отсеке малейший вздох означает смерть, поэтому прежде всего нужно помочь надеть противогаз тому, от кого сейчас зависит работа агрегата. Только превозмогая собственный страх, подводник дает шанс выжить всей лодке и, значит, себе самому.

В эти минуты всех мобилизует необходимость действовать. Действовать раньше, чем приходит понимание надвигающейся опасности и страх за собственную жизнь. Однако чтобы эти действия были эффективными, они должны быть отработаны до автоматизма.

Командир первого отсека Валентин Заварин получил приказание с аварийной партией начать эвакуацию людей из кормовых отсеков. В какой-то момент он потерял сознание и очнулся уже в ограждении рубки — лодка всплыла.

Промозглое предрассветное небо, нависающее над самой водой. Лодка сидела низко — балластные цистерны продули лишь немного, так как запас воздуха нужно беречь. Вокруг — пустынные волны.

«К-19» передала сообщение об аварии, но уверенности в том, что худшее позади, не было. В ограждение рубки вытащили спасательный плот.

Сюда уже пришел врач Пискунов, которого только что привели в чувство с помощью нашатырного спирта и чистого кислорода. Под его руководством стали делать искусственное дыхание всем, кто не подавал признаков жизни. Если бы не настойчивость спасателей, недосчитались бы значительно больше людей.

Отдышавшись, Заварин вновь пошел в корму. Напарником он выбрал лейтенанта Смирнова. Им предстояло дойти до девятого

отсека, ощупать переборку, загерметизировать все отсеки и проверить положение захлопок и клапанов.

Отсеки были настолько задымлены, что луч фонаря тонул буквально в метре. Стояла нестерпимая жара. Заварин отдраил переборку восьмого отсека, и ему стало не по себе: там лежали погибшие. В каюте управленцев тлели постели, дым шел из поста химслужбы. О том, чтобы пробраться в девятый отсек, нечего было и думать.

А попасть туда, ох, как нужно — в последнем, десятом отсеке находились двенадцать подводников, отрезанных огнем от своих товарищей.

Пленники кормового отсека

Десятый отсек на лодках этого проекта тоже жилой: в нем восемь спальных мест для матросов, каюта командира группы автоматики с тремя постелями и каюта начальника секретной части. Здесь же находятся два торпедных аппарата и солидный запас торпед.

Объем отсека — 139 м^3, однако, весь он заполнен различной техникой. Остается узкий 5-метровый проход, разделяющий восемь коек в два яруса, да две каюты.

В то утро в отсеке спали двенадцать человек: два офицера — капитан-лейтенанты Борис Александрович Поляков и Владимир Иванович Давидов, три мичмана — рулевой-сигнальщик Владимир Иванович Киндин, Иван Петрович Храмцов и Иван Иванович Мостовой и семь матросов — Валерий Андреевич Саранин, Николай Геннадиевич Кирилов, Василий Петрович Михайленко, Владимир Петрович Троицкий, Вячеслав Анатольевич Демин, Валерий Николаевич Борщев и Владимир Дмитриевич Столяров.

Далее предоставляю слово командиру группы дистанционного управления Б.Полякову, сменившемуся с пульта в 4 часа утра.

«По сигналу тревоги опытный подводник знает что делать: существует Устав корабельной службы и Руководство по борьбе за живучесть, в которых расписано каждое движение. Так и тогда, вскочив по сигналу аварийной тревоги, прежде чем анализировать ситуацию, мы задраили отсек, изолировав его от остальной части лодки. И лишь потом осознали свое положение.

О том, что пожар произошел в соседнем, девятом отсеке, нам могли и не сообщать — гул пламени доносился до нас, все

сильнее накалялась непроницаемая переборка. Я оказался старшим по званию и принял командование отсеком на себя». *Согласно инструкциям, штатный командир отсека, оказавшийся в другом месте в момент тревоги, переходит в подчинение командира этого отсека. Отсюда необходимость подготовки каждого подводника на взаимозаменяемость.*

«В первую очередь требовалось установить связь с центральным постом. Однако командир БЧ-5 не отвечал. По-видимому он включил на постоянную связь тот отсек, в котором положение самое критическое, чтобы не пропустить сообщение, от которого могла зависеть судьба лодки. Помимо громкоговорящей связи существует и второй канал— аварийный телефон, но и он молчал.

Минут через пятнадцать люди стали падать и извиваться, как ужи. Значит, система вентиляции была негерметична, и угарный газ все же поступал в отсек. Я еще раз прошелся по всем клапанам специальным ключом, в одном месте даже сломал головку.

В десятом отсеке есть глубиномер, и по нему мы следили за отчаянными попытками остальной части экипажа всплыть на поверхность. Установлен здесь и дифферентомер, за показаниями которого мы наблюдали с не меньшим волнением. Все знали, как тонут лодки — с дифферентом на корму или на нос, пока же все шло нормально. Неприятнее всего было то, что очень скоро мы оказались в полной темноте — электропроводка сгорела одной из первых.

Момент всплытия мы определили сразу. Более того, по тому, как нас закачало, мы поняли, что надвигается шторм. И сразу все почувствовали облегчение — мы покинули враждебную стихию морской пучины. Никто из нас тогда не мог и предположить, во что выльется наше вынужденное заточение».

Представьте себе положение этих двенадцати моряков. Они оказались в ловушке в тесном помещении (потом подсчитали, что на каждого из них приходилось не более кубометра), в полной темноте и с весьма ограниченным запасом воздуха, доступ которого в любой момент мог прекратиться. Связи с внешним миром тоже нет. Что происходит с лодкой, удалось ли локализовать пожар, они не знают. Каждый из них невольно думает о том, что в эту минуту лодка может пойти ко дну. Предпринять что-либо для своего спасения они не могут — достаточно вдохнуть полглотка воздуха в соседнем девятом отсеке, чтобы упасть замертво. А сколько еще зараженных отсеков впереди, неизвестно. Может быть и на лодке в живых остались они одни...

«Сложность нашего положения, — продолжает Поляков, —

усугублялась тем, что мы были обречены на бездействие, в то время как остальные члены экипажа боролись за спасение корабля. Поэтому я решил посадить одного человека на связь. Этот вахтенный лежал на двух торпедах и на них спал. Другие самым тщательным образом приготовились к осаде огнем и водой: проверили герметизацию, закрепили торпеды и оборудование перед предстоящим штормом.

День пролетел незаметно. К вечеру нам удалось связаться по аварийному телефону с командиром первого отсека Завариным. Это было настоящее чудо: огонь прожигал насквозь даже металлические переборки, а кабель между концевыми отсеками уцелел. Заварин сказал мне, что вызволить нас из отсека нет никакой возможности — в девятом настоящая топка, но о нас помнят и делают все, чтобы помочь. Нам приказывали также не пытаться освободиться самостоятельно: проход по загазованным и, возможно, радиоактивным отсекам означал бы верную смерть.

В первую очередь наши товарищи постарались обеспечить нас самым необходимым — воздухом. Хорошее знание всех систем позволило быстро найти решение. Огню не удалось уничтожить трубопровод для дифферентовки лодки, по которому обычно подается вода. Теперь по ней стали подавать воздух, а по системе питьевой воды и кингстон глубиномера снималось избыточное давление и удалялся углекислый газ.

Не скажу, что нам дышалось, как на берегу моря. Воздух шел нагретый, с густым запахом масла. Впоследствии мы даже соорудили нечто вроде фильтра из куска шерстяного одеяла, чтобы ослабить постоянный привкус масла в горле. Но и этот воздух мы экономили, как могли. Все, кто не были заняты делом, лежали, чтобы расходовать минимум кислорода.

Ночь мы не спали, хотя и делать было нечего. В какой-то момент мы обсудили создавшееся положение и все возможные варианты.

По моему мнению, надежды на то, чтобы выбраться из отсека, пока лодка еще в море, у нас не было. Пожар в соседнем отсеке бушевал до сих пор, и переборочный люк наверняка прикипел. Так что мне казалось, что вызволить нас смогут только на заводе в Полярном, провентилировав зараженные отсеки и вырезав переборку автогеном. До берега идти на буксире суток десять, да прибавьте к этому несколько дней, пока подойдет помощь. Короче, сказал я, мы здесь засели дней на пятнадцать, и из этого будем и исходить. Мои предположения не сбылись...

Как Робинзон после кораблекрушения, на второй день мы провели полную инвентаризацию имущества. После воздуха следующей жизненной необходимостью была вода.

В десятом отсеке находится одна из цистерн пресной воды объемом 6,1 м^3, однако к концу плавания она была пустой. Но мы знали, что в каждой цистерне всегда есть мертвый запас — вода, находящаяся ниже уровня водозаборника.

Мы обвязали оказавшегося среди нас трюмного матроса веревкой и осторожно спустили его в трюм с миской и куском шланга для отсоса. Через некоторое время раздался его голос: «Держите!» В люке нащупали полную миску. Вкус у воды оказался специфическим, но об этом никто не думал. В темноте мы не могли видеть и ее цвета, как потом выяснилось, от ржавчины она была густого желтого цвета.

Хотя мы не знали, на сколько дней нам хватит этой воды, оснований для паники не было. Дело в том, что подводная лодка всегда обильно потеет: на борту температура 20-22°С, а за бортом — минус 4°. Если бы вода в цистерне кончилась, нам достаточно было промокать тряпками запотевшие поверхности, а потом выжимать их в ту же миску. Так что водой я никого не ограничивал — пили, сколько хотели.

С пищей было сложнее. Разумеется, и десятый отсек имел неприкосновенный запас. Но в плавании многим здоровым матросам еды не хватало или просто хотелось вкусного, так что в наличии части НЗ не оказалось. Мы нашли три пятисотграммовые пачки сахара, три банки сгущенки, три банки квашеной капусты, две упаковки макарон человек на десять каждая, три трехлитровых банки сливочного масла не первой свежести и в неограниченном количестве соль. Не так много на двенадцать человек на пятнадцать дней! Но тогда мы еще не думали о том, сколько же времени нам придется провести в этой мышеловке.

С продуктами поступили так: утром каждый получал свою дневную порцию — прямо скажем, более чем скромную, — и дальше делал с ней, что хотел. Некоторые съедали сразу, другие растягивали на весь день. Правда, и у хороших едоков особого аппетита все эти дни не было.

Из спасательных средств обнаружили только четыре аппарата индивидуального дыхания — лишь четверо из отсека должны были заступать на посты по боевой тревоге. Но в одном из них баллончики, заправленные кислородом, оказались пустыми. И все же, по очереди дыша кислородом, нам всем удалось встать на ноги, откачать даже серьезно отравившихся моряков.

Из других полезных вещей нашли магнитофон, только музыку мы так и не послушали. Я тут же реквизировал батарейки — в отсеке была 2,5-вольтовая лампочка, которую с помощью батареек зажигали ненадолго. Но и этим фонариком попользовались недолго. Лишь несколько раз мы зажигали его,

что посмотреть иногда на переборку с девятым отсеком или просто друг на друга. А потом батарейки сели, и мы погрузились в полную тьму.

На второй день мы в последний раз связались с внешним миром. Я доложил обстановку командиру корабля Кулибабе и старшему в походе Нечаеву. Старый подводник дал мне несколько практических советов:

— Ты там, главное, гальюн обустрой. Пользуйтесь пустыми банками, а заливай все это дело гидравликой.

Мне приказали также принимать самые жесткие меры, если кто-то из «пленников» не выдержит и попытается прорваться на «свободу». Такая попытка могла закончиться гибелью для всех. После этого разговора телефон замолк совсем.

На третий день заточения начался ураган. Мы заранее как следует закрепили торпеды, чтобы при случайном падении не произошел взрыв, так что аврала в связи с непогодой не было.

В один из первых дней слег матрос срочной службы, начальник секретной части. Он жаловался на почки, его знобило. Именно на него и был израсходован обнаруженный среди припасов спирт. Мы пропитали им простыни, завернули матроса и навалили на него одеял. Больной пропотел и почувствовал себя лучше.

С самого начала я избрал своим местом постель у самой переборки с девятым отсеком. Ее состояние постоянно внушало опасения — от жара металл пузырился. Нам приходилось набирать в отсек через специальный заборник забортную воду и плескать ее на переборку для охлаждения. После этого мы некоторое время чувствовали себя, как в парилке, но люк остывал. Кроме того, с этого места я мог контролировать весь отсек и в случае паники помешать попытке выбраться наружу. На трех человек я мог полагаться, как на себя. Вязать нам никого, правда, не понадобилось, однако на пятый день нашего заточения ситуация стала критической.

Постепенно мы все начали замечать, что дышать становилось все труднее. После пяти-шести шагов ощущение было такое, будто ты пробежал десяток километров. У всех постоянно болела голова от углекислого газа, но боль становилась все сильнее. Видимо, первый и центральный отсеки были загазованы настолько, что подача воздуха стала невозможной.

Сначала мы надеялись, что это — временные трудности. Но время шло, а положение только усугублялось. Кто-то предложил испытанный способ: намочить носовые платки мочой, зажать ими лицо и попытаться проскочить через загазованные девятый и, возможно, восьмой отсеки. Однако мне удалось убедить

желающих испытать судьбу, что после едва закончившегося пожара и пронесшегося урагана вряд ли через отсеки можно пробраться быстро. К исходу дня мы тем не менее попрощались, некоторые даже поручили заботу о своих ближних тому, кто уцелеет.

Оставалась лишь одна надежда на товарищей, которые наверное знали, в каком положении мы оказались. Но смогут ли они помочь нам?

Они сделали невозможное — к вечеру 28 февраля поступление воздуха в десятый отсек было восстановлено. А на следующий день мы услышали за бортом шум винтов — это подошли спасательные суда.

Надо сказать, что если темнота отняла у нас зрение, то слух вполне позволял ориентироваться во времени. День начинался с ритмичного шума мотора — к девятому отсеку подходил для осмотра катер. Примерно через час над лодкой зависал вертолет, значит уже светло. Объявлялся подъем, хотя была ли в нем нужда? Все эти дни прошли в таком нервном напряжении, что практически никто из нас не спал — так, иногда отключались на несколько минут.

Важно было чем-то занять людей, поэтому распорядок у нас оставался флотский. После завтрака все в полной темноте принимались за приборку отсека — лодка обильно потела, и все металлические части приходилось протирать досуха; проверялась продолжавшая беспокоить нас переборка девятого отсека. Потом отправлялись за добыванием воды, а еще несколько человек шли пошарить за баллонами воздуха высокого давления. Когда лодка стоит на базе, запасливые подводники всегда норовят, как белки, сделать запасы на время похода и прячут там банки с консервами. Сразу скажу, что все эти попытки в полной темноте оказались безуспешными.

Сохранили мы и круглосуточную вахту. Кто-то постоянно находился на связи на аварийном телефоне, который так больше и не заговорил, и еще один моряк дежурил у переборочной двери. Основной задачей этого вахтенного был контроль за ее температурой, но оставалась и надежда услышать за нею голоса пришедших вызволить нас спасателей. Однако лишь на второй или третий день девятый отсек посетила аварийная партия. Потом огонь разгорелся еще сильнее, и надежда наша угасла.

День заканчивался для нас, когда над морем спускалась темнота, и слышимые нами работы прекращались.

Помимо вахтенных обязанностей время мы проводили в бесконечных разговорах. Матросы в подробностях рассказывали свою жизнь на гражданке, один из них постоянно веселил нас

анекдотами и сценками из жизни.

Так проходил день за днем, и постепенно мы потеряли им счет».

Борьба продолжается

Все это время в центральном посту в сложнейшей ситуации принимали решения командир БЧ-5 Миняев и командир корабля Кулибаба. Именно благодаря их хладнокровию удалось сохранить лодку и спасти многих людей. Позднее их действия будут самым тщательным образом проанализированы комиссией. Часто такое расследование заканчивается увольнением, Кулибаба же был награжден орденом Красного Знамени.

Вскоре над кораблем начали летать разведывательные самолеты «Орион». А первое судно — сухогруз «Ангар-лес» — подошел лишь через двое суток.

Шторм уже разыгрался вовсю, когда спущенный с сухогруза спасательный катер попытался подойти к лодке, чтобы передать буксирный конец. Двух мичманов — Красникова и Бекетова — тут же смыло. К счастью, их сразу же вытащили за страховочные концы. Волны бросали лодку, как щепку.

Все это мы узнали позднее, когда личный состав «К-19» удалось эвакуировать на большой противолодочный корабль «Вице-адмирал Дрозд», имеющий на борту вертолет. Шторм к тому времени разошелся так, что мачты корабля порой скрывались за гребнями волн. И подводники просто не поверили своим глазам, когда над рубкой завис вертолет. С него на тросе спустили груз: аппараты индивидуального дыхания, продукты, теплую одежду, фонарики и даже бидон с горячим кофе! Вертолет прилетал еще и еще. Инструкции запрещают полеты в штормовую погоду, но экипаж — Крайнов, Семкин и Молодкин — знал, что каждый вылет может означать чью-то спасенную жизнь.

Впоследствии капитан Молодкин рассказывал:

— Главным было взлететь. Вертолет вручную выкатывали на сетку, и человек тридцать моряков удерживали машину, пока набирались обороты. По команде они отпускали ее, и я через секунду уже был в воздухе. Так же с риском садился обратно на палубу.

Вертолетчики эвакуировали с «К-19» около сорока человек. Остальных передали на спасательный буксир «СБ-38», с которого на лодку подавалось электричество и воздух.

Эвакуация проводилась так называемым «мокрым способом».

Моряки привязывали карабин пояса к тросу, протянутому между лодкой и спасателем, и прыгали в воду, С буксира выбирали линь, и за считанные минуты поднимали их на борт. На атомоходе осталась лишь аварийная партия — восемнадцать измотанных до предела моряков. Одежда промокла, было холодно, уже много суток они питались кое-как. Их необходимо было сменить.

Спасатель взял на буксир плотик с людьми в надежде, что волна забросит его на корпус лодки. Попытка следовала за попыткой, но безрезультатно. Наконец, с борта «Вице-адмирала Дрозд» удалось высадить на лодку радиационную разведку и аварийную партию, которую возглавил старший лейтенант Вячеслав Кондрашов. Этим морякам никто не гарантировал безопасность, но за Кондрашовым пошли без колебаний, поскольку он был отличным моряком и надежным человеком.

Эти качества пригодятся спасателям очень скоро. Они будут выбирать в ограждение рубки стальной трос. Бухта росла на глазах, но вдруг многометровая часть троса соскользнула с палубы надводного корабля и исчезла в воде. Выбрать его с лодки невозможно так как он весит слишком много, но и отпустить трос на лодке нельзя: разматываясь, бухта в ограждении рубки сметет и покалечит всех на своем пути. Лица моряков, изо всех сил вцепившихся в трос, налились кровью — расслабься кто-нибудь из них хоть на мгновение, и уже ничто не остановит взбесившийся трос. Им помогли подводники из первого отсека. Кто-то сообразил быстренько притащить лебедку, установить ее в ограждении и закрепить трос.

Нам уже было ясно, что все кормовые отсеки от центрального поста загазованы — кроме десятого, в котором находилось 12 человек. Аккумуляторная батарея была полностью разряжена, запас воздуха высокого давления ниже предельно допустимого. Кроме того, для предотвращения распространения огня на несколько минут открывался клапан затопления девятого отсека. Исходя из обстановки был составлен план, предусматривающий в первую очередь прекращение доступа забортной воды в прочный корпус лодки и обеспечения жизнедеятельности людей, оказавшихся «пленниками» десятого отсека.

Необходимо было срочно провентилировать лодку, а для этого нужно запустить резервные источники энергии или обеспечить подачу электричества со спасателя. Однако штормовая погода по-прежнему не позволяла приблизиться к лодке. Риск был велик, так как при столкновении можно повредить легкий корпус и цистерны главного балласта. В них тогда бы поступила вода, и лодка неминуемо затонула.

Подключить дизель-генераторы не удалось, и остался только второй вариант. За три недели мы восемь раз заводили со спасательного буксира «СБ-38» концы питания к электрощиту подводной лодки. Семь раз их обрывал шторм, но при каждом подключении удавалось провести частичную вентиляцию отсек за отсеком, установить нештатное освещение, проверить и закрыть вручную на стопоры забортную арматуру.

Прежде чем запустить в очередной отсек аварийную партию, туда посылалась группа радиационно-химической разведки, которая определяла газовый состав воздуха и допустимое время пребывания в отсеке. Эта процедура занимала несколько часов.

К 18 марта концентрация угарного газа в девятом отсеке— последней преграде к освобождению моряков — составляла 3 мг/л, и адмирал Касатонов принял решение начать операцию по эвакуации десятого отсека.

К этому времени лодка уже буксировалась на базу флота. В отсеках еще оставалась вода, но ее откачка уже не была жизненно важна. Тела погибших сложили в стороне и накрыли простынями, в каждом отсеке установили по три лампочки. Вперед была послана спасательная группа в аппаратах индивидуального дыхания, имеющая по противогазу для каждого из 12-ти пленников.

В девятом отсеке картина была страшная: прогоревшие насквозь листы металла, расплавленные трубы, груды обгоревшего оборудования, среди которых лежали обугленные человеческие тела.

И вот, наконец, в ответ на крики спасателей по ту сторону переборки раздались радостные голоса.

Моряки ждали этого момента двадцать четыре дня! Двадцать четыре дня неуверенности и тревоги...

Как и предполагалось, входной люк между девятым и десятым отсеками был наглухо заклинен. Кому-то пришло в голову поддуть отсек с подводниками через трубопровод, по которому им подавался воздух. Ощущение неприятное, но в отсеке создалось избыточное давление, и люк открылся.

Наконец, пленники увидели людей из внешнего мира. Первому же моряку тут же суют дыхательный прибор. Моряк передает противогаз товарищу, тот — соседу, и так пока последнему не остается ничего другого, как его надеть.

Вторая срочная мера: пленникам завязывают глаза, за много дней отвыкшие от света. Пробираться по горевшим отсекам они будут наощупь, держась за спасателей. Однако и вслепую Борис Поляков сможет убедиться, насколько он был прав, воспрепятствовав отчаянной попытке вырваться из мышеловки на

пятый день. По девятому отсеку им пришлось практически ползти из-за завалов обгоревшего оборудования.

Через несколько минут все двенадцать оказались в зоне безопасности, а чуть позже вертолетами доставлены в медчасть на надводный корабль.

Посыпались поздравительные телеграммы от правительства, министра обороны, главнокомандующего ВМФ, с соседних кораблей — все с беспокойством следили за ходом спасательной операции.

Поздравили нас и экипажи американских кораблей, которые постоянно находились в зоне наших действий по спасению лодки. Они предлагали нам свои услуги, но что они могли сделать? Тем не менее, нам были приятны эти проявления солидарности и симпатии.

Английские суда береговой охраны сумели найти себе применение. По собственной инициативе они встали во главе каравана и принялись расчищать проход, чтобы избежать столкновения с рыболовецкими судами.

Морская солидарность — отличная вещь, но я не могу сказать того же о военных летчиках стран НАТО. Они восприняли аварию «К-19» как большую удачу. То и дело имитировали воздушные атаки, мешая нашим вертолетам проводить спасательные работы. Впрочем, наше возмущение разделяли многие, поскольку вскоре будет подписана международная конвенция, устанавливающая минимальное расстояние, на которое к терпящим бедствие кораблям разрешено приближаться самолетам.

В операции по спасению «К-19» принимало участие более тридцати кораблей и судов ВМФ. К нам успел присоединиться даже вертолетоносец «Ленинград», находившийся в момент аварии в Черном море. Ежедневно по приказу министра обороны в район аварии прилетали два самолета, сбрасывавшие необходимые вещи: спасательные плоты, одежду, инструменты. Большинство этих посылок бесследно поглощалось морем.

Возвращение лодки на базу, куда ее прибуксировали 4 апреля, было радостным далеко не для всех. Авария на борту «К-19» стоила жизни тридцати морякам. 28 человек погибло во время пожара на лодке, один матрос был смыт волной при переходе на крейсере «Александр Невский» и один офицер, капитан 2 ранга Ткачев, получил смертельную травму во время шторма уже на плавбазе «Магомет Гаджиев» (на ее борту была квалифицированная медицинская группа, но даже вмешательство лучших хирургов не смогло его спасти). Двое погибших — лейтенант Виталий Хрычиков и старшина 2 статьи Казимир Марач — похоронены в океане с соблюдением морских обычаев.

Море приняло их в точке с координатами 59°29' с.ш. и 28°54' з.д.

Как водится, отечественная пресса о случившемся молчала.

Об этой операции походным штабом был написан подробный аналитический отчет, содержавший множество конкретных предложений. Однако, как показала авария лодки «Комсомолец» в 1989 г., этот опыт оказался невостребованным.

С момента аварии прошло двадцать лет. Командир «К-19» В.Кулибаба, не покидавший корабля до прибытия в базу, в настоящее время разбит параличом; льгот у него никаких нет, и помнят о нем только сослуживцы.

Б.Поляков, ныне капитан 1 ранга, который благодаря своей воле сохранил двенадцать жизней, был представлен к званию Героя Советского Союза, но получил лишь орден Красной Звезды. Бывшие пленники десятого отсека не растеряли друг друга, продолжают переписываться и встречаются.

Неконтролируемый пуск реактора

В феврале 1965 г. на судоверфи производилась перезарядка реакторов[16] на серийной атомной подводной лодке типа «Ленинский комсомол» («К-11»). Командиром ее был тогда капитан 2 ранга Ю.Н.Калашников, а командиром БЧ-5 капитан 3 ранга С.И.Вовша.

Ничто не предвещало беды. Стояла морозная, безветренная погода. Крышки обоих реакторов освещали прожекторы (полярная ночь), лениво чуть-чуть парили калориферы и коммуникации обогрева, в отсеке возились специалисты, одетые в защитные костюмы. Над крышкой одного из реакторов, как клюв громадной птицы, навис плавучий кран, готовый по команде отделить крышку от тела реактора. Все поглотители находились внизу, реактор был надежно заглушён.

Остаток невыгоревшего энергозапаса ядерного горючего компенсируется специальным устройством, называемым компенсирующая решетка. Чтобы это устройство не пошло вверх вместе с крышкой реактора при ее отделении от корпуса, устанавливаются специальные калиброванные упоры. И такие упоры были установлены, но... не той длины. Определенные должностные лица не проверили эту ключевую операцию, хотя это входит в их обязанность. Вместе с крышкой начала подниматься компенсирующая решётка, высвобождая «атомного джина». Второй канал физического контроля за мощностью реактора не был установлен. Блеснула нейтронная молния,

вырвались клубы активного пара и газа, реактор заглох. Крановщик оставил пульт управления краном, крышка упала с перекосом на реактор, в отсеке начался пожар.

В периодической печати, особенно после Чернобыля, часто подчеркивалось, что физика водо-водяных реакторов такова, что не позволит произойти ядерному взрыву в случае мгновенного бесконтрольного повышения мощности. Действительно, с ростом мощности увеличивается температура, следовательно, уменьшается реактивность, то есть падает мощность. Поскольку реактор на «К-11» был открыт, то давление в нем равнялось атмосферному, и вода в реакторе мгновенно превратилась в пар (при выходе на мощность). Таким образом, исчезло главное условие для осуществления цепной реакции — превращение быстрых нейтронов в тепловые. Для такого превращения, то есть замедления нейтронов, нужна вода, являющаяся не только замедлителем, но и теплоносителем одновременно.

Радиационная обстановка в реакторном отсеке резко ухудшилась, весь личный состав был из этого помещения удален. Пожар вначале тушили, забрасывая в отсек пенные и углекислотные огнетушители, и пресной водой. Затем решили залить реакторный отсек забортной, морской водой. С помощью пожарных машин в отсек залили до 250 т воды, которая распространилась в соседний и кормовые отсеки через выгоревшие уплотнения. Всего в корму поступило до 150 т воды с активностью примерно 1 × 10–3 Ки/л. По кабельным трассам, как по капиллярам, активная вода распространилась по всем отсекам и накапливалась в распределительных коробках.

Подводную лодку поставили на ремонт, и через несколько лет за более чем 10 млн.рублей она была восстановлена. Позже, в процессе эксплуатации, у нее были затоплены необитаемые помещения реакторного отсека, и она снова долго находилась в ремонте.

Второй неконтролируемый пуск реактора произошел в августе 1968 г. на недавно вступившем в строй подводном ракетоносце («К-140»). Командиром лодки был капитан 2 ранга А.Н.Матвеев, командиром БЧ-5 — капитан 3 ранга В.В.Телин.

Из-за неправильного монтажа сети резервного питания компенсирующих органов реактора левого борта (перепутывание фаз) при подаче питания начался их самопроизвольный подъем. Освободилось до 12% реактивности. Поскольку все приборы на пульте управления реакторами были отключены, дежурная служба не обнаружила никаких внешних признаков аварии, хотя мощность, как показывают расчеты, в это время была почти в 20 раз выше номинальной, а давление в первом контуре доходило до

800 кг/см^2.

К счастью, разгерметизации первого контура не последовало, что свидетельствует о прочности материала, хорошей технологии изготовления и сварки. И хотя радиационная обстановка в реакторном отсеке ухудшилась, никто из обслуживающего персонала не пострадал. Паропроизводительная установка одного борта была выведена из строя.

Несколько лет длилось восстановление этой лодки и обошлось оно в десятки миллионов рублей.

В 1970 г. на заводе «Красное Сормово» при проведении гидравлических испытаний на строящейся атомной подводной лодке «К-320» реактор вышел на неконтролируемый уровень мощности. Реактор был загружен активной зоной, поглотители еще не установлены, но в соответствующие конструкции были вварены заглушки. Во время гидравлических испытаний корпуса реактора на высокое давление одну из заглушек вырвало и потоком воды подняло компенсирующую решетку. Реактор вышел на мгновенную критичность, и в цех поступила активная вода.

Реактор и активную зону впоследствии пришлось заменить.

Суровый морской закон

8 сентября 1967 г. около двух часов ночи на первенце атомного флота Советского Союза «К-3», находившемся в Норвежском море, произошел пожар. Шли 56 сутки плавания в подводном положении, лодка возвращалась в базу, до нее оставалось 1700 миль.

Пожар начался в первом отсеке от опасного скопления паров гидравлики (в то время в этой системе применялась горючеопасная жидкость), вызванного протечками в гидравлической системе, и возникновения искры. При переходе личного состава во второй отсек, пожар через открытую переборочную дверь перекинулся дальше. Выделение угарного газа было настолько интенсивным, что уже через несколько минут личный состав первого и второго отсеков вышел из строя (не отвечал на запросы центрального поста). Кратковременное открытие переборочной двери из третьего отсека во второй для производства разведки привело к загазовыванию и третьего отсека, где личный состав (а это центральный пост, то есть главный командный пункт подводной лодки) также начал терять сознание. Аварийная партия четвертого отсека начала выводить личный состав из третьего. Лодка всплыла в надводное

положение, провентилировала третий и четвертый отсеки пуском дизель-генераторов в течение нескольких часов, и в надводном положении с загерметизированными первым и вторым отсеками четверо суток шла в базу. Лодка спасена, но 39 моряков погибли, запертые в двух отсеках — таков суровый закон подводников.

На скромном памятнике, установленном сослуживцами в Заполярье, надпись: «Подводникам, погибшим в океане 08.09.67 г.» и маленький якорь.

БЧ-5 к выходу в море не готова

На первых подводных атомоходах, как советских, так и американских, первый контур реакторов был заполнен водой высокой степени очистки — бидистиллатом. Она служила одновременно замедлителем нейтронов, средством охлаждения ГЭУ и средой для передачи тепла в парообразующую систему. Однако в то время бидистиллат не считался оптимальным теплоносителем, и поиски в этом направлении продолжались.

На второй атомной лодке США — «Си Вулф» первый контур заполнили жидким металлом. Вскоре американцы убедились, что жидкометаллический теплоноситель создает дополнительные сложности. Во-первых, необходимо постоянно поддерживать сплав в горячем состоянии при стоянке лодки на базе. Во-вторых, эксплуатация реактора постоянно связана с угрозой замораживания (особенно в разветвленных вспомогательных коммуникациях) в случае технического отказа систем или при ошибках экипажа. Поэтому после непродолжительной эксплуатации ГЭУ с жидкометаллическим теплоносителем на «Си Вулфе» вновь перешли на воду. К сожалению, мы не сумели достаточно быстро отказаться от применения жидкометаллического теплоносителя.

В начале 60-х годов ВМФ была передана подводная лодка с двумя реакторами на промежуточных нейтронах и жидкометаллическим теплоносителем, получившая обозначение «К-27». Председателем комиссии по ее опытной эксплуатации был известный моряк вице-адмирал Г.Н.Холостяков, первым командиром — капитан 2 ранга И.И.Гуляев. За успешное проведение сложнейших испытаний оба удостоены звания Героя Советского Союза. Командиром БЧ-5 лодки был капитан 2 ранга О.Л.Нагорских, впоследствии контр-адмирал.

«К-27» успешно использовалась на боевом патрулировании и участвовала в учениях. Через несколько лет после начала ее

эксплуатации была проведена уникальная научно-инженерная операция по перезарядке активных зон реакторов при поддержании в расплавленном состоянии металлического теплоносителя.

Несчастье с лодкой произошло 24 мая 1968 г. Экипаж, которым командовал капитан 1 ранга П.Ф.Леонов (командир БЧ-5 — капитан 2 ранга А.А.Иванов), осуществлял проверку и фиксацию параметров ГЭУ в режиме самого полного хода. Вдруг автоматический регулятор мощности реактора левого борта самопроизвольно вышел в крайнее верхнее положение, затем его мощность за одну-две минуты упала с максимальной до 7-8%. Настойчивые попытки выйти на мощность оказались безуспешными. Причину этого прекрасно понимал командир БЧ-5. При проверке лодки перед выходом в море он записал в журнале: «БЧ-5 к выходу в море не готова из-за непроведения температурной регенерации сплава».

Что это значит? Жидкометаллический теплоноситель содержит свинец и висмут, и в процессе эксплуатации реактора при неизбежных течах парогенераторов в сплаве возникают окислы и шламы. Как тромбы в кровеносной системе, они угрожают образованием закупорок, особенно при попадании в проходные отверстия уранового канала. В этом случае теплосъем прекращается, а температура здесь повышается до 1000°С. Канал горит, превращаясь в мощный источник радиоактивного излучения, которое несмотря на биологическую защиту, разносясь по первому контуру, ухудшает радиационную обстановку.

На «К-27» парогенераторы левого борта постоянно текли, и Физико-энергетический институт (г. Обнинск) запретил выход лодки в море без проведения высокотемпературной регенерации сплава, позволяющей уничтожить окислы и шламы. Тогда на институт было оказано сильное давление сверху, и в итоге он разрешил плавание в порядке исключения, игнорируя при этом мнение командира БЧ-5.

И то, что нетрудно было предвидеть, произошло: в результате течи парогенераторов последовал перегрев реактора и разрушение не менее 20% тепловыделяющих элементов. В отсеке резко возросла гамма-активность (более 2000 Р в реакторном отсеке и части центрального отсека) с выбросом радиоактивных газов, которые распространились по другим отсекам.

Посланный в реакторный отсек химик-дозиметрист доложил: «Прибор зашкалил». Была объявлена радиационная опасность, но лодка продолжала идти под водой благодаря реактору правого борта. Командир не без основания считал, что таким образом

корабль быстрее достигнет базы. Однако командир БЧ-5 убедил его в том, что необходимо срочно всплывать, вентилировать отсеки и проводить необходимые мероприятия с ГЭУ.

Все это время в реакторном отсеке мужественно боролись с аварией командир отсека старший лейтенант Д.Оффман, старшина команды спецтрюмных мичман Логунов, старший реакторщик мичман Петров и спецтрюмный старший матрос Сергиенко.

Поскольку в сообщениях командира не говорилось прямо об аварии реактора, командование базы предлагало выйти на рейд и там продолжать борьбу за живучесть. Однако это оказалось невозможным ни по технической ситуации, ни по состоянию личного состава.

Все 124 члена экипажа (из них 27 офицеров) были переоблучены. Двадцать человек получили значительные (от 600 до 1000 Р) дозы облучения. Весь экипаж был отправлен в госпитали Североморска и Ленинграда, а на лодку заступил резервный личный состав.

В процессе борьбы за живучесть «К-27» задохнулся в противогазе один из матросов, а в госпитале скончался дозиметрист, первым зашедший в аварийный отсек (фамилии обоих установить не удалось). Не спасли мичмана Петрова и старшего матроса Сергиенко. Умер и штурманский электрик мичман Воевода. Он сидел за гирокомпасами и не подозревал, что радиация уже поразила его. Самую большую дозу получил мичман Логунов, который провел много времени в аварийном отсеке. Однако исключительная воля к жизни вернула его с того света. Он живет до сих пор, потеряв в борьбе со смертью обе ноги.

Никто из облученных подводников не получил соответствующих документов и не пользуется никакими льготами. Как мы знаем по опыту других аварий на подводных лодках, это считается в порядке вещей.

Трагедия в Бискайском заливе

В конце 60-х начале 70-х годов в кораблестроении царила безудержная гонка: корабли сдавались с недоделками, принимались совместные решения, исключающие из программы испытаний те или иные мероприятия, которые влияли на сроки сдачи. Перенос этих мероприятий на более поздние сроки, уже после сдачи подводной лодки флоту, носил хронический характер.

К 1970 г. больше десятка стратегических лодок «настрогал» Северодвинский завод, во всю трудились сормовичи, ленинградцы и дальневосточники. Лодки — многоцелевые, ударные с крылатыми ракетами — не уступали ничем американским. Как не гордиться этим!

9 апреля 1970 г. звонок из Москвы в штаб соединения Северного флота строго секретный: «Валю Пашина знаешь?» — «Знаю!» — «Далеко, за углом, без хода и связи. Осмотритесь у себя, принимайте меры». — «Есть!» В переводе на нормальный язык, это значит: подводная лодка «К-8» находится на боевой службе, всплыла, не имеет хода и связи.

А что сообщили всему миру (кроме нас) средства массовой информации в то время вероятного противника: «12.04. Советская атомная подводная лодка класса “Ноябрь” затонула в Атлантическом океане примерно в 300 милях к северо-западу от Испании. 11 апреля она была замечена в море неподвижной, команда на палубе старалась прикрепить буксирные тросы к двум сопровождавшим лодку советским судам.

Утром 12 апреля патрульным самолетам П-3 американских ВМС удалось обнаружить на том месте, где была лодка, только два нефтяных пятна; лодка считается затонувшей... Советские патрульные корабли охраняли зону гибели непрерывно в течение шести месяцев...».

11 апреля 1970 г. в Бискайском заливе, на глубине более 4500 м затонула наша атомная субмарина, погибла часть экипажа во главе с командиром — капитаном 2 ранга Всеволодом Бессоновым (ему присвоено посмертно звание Героя Советского Союза, одна из улиц гарнизона, где он служил, названа его именем).

Подводная лодка «К-8» возвращалась с боевой службы, шли 51-е сутки плавания, глубина 120 м, скорость 10 узлов, в центральном посту командир подводной лодки Бессонов, командир БЧ-5 капитан 2 ранга инженер Валентин Пашин. В 22 часа 30 минут 8 апреля 1970 г. почти одновременно в двух отсеках (третьем и восьмом) начался пожар. Через шесть минут лодка всплыла на поверхность. Пожар в восьмом отсеке был настолько интенсивным, что уже через несколько минут сработала аварийная защита реакторов обоих бортов из-за выхода из строя силовой электросети. Подводная лодка осталась без хода, без связи и электроэнергии. Центральный и все примыкающие к нему отсеки загазованы продуктами горения, лишены освещения и индивидуальных средств защиты, не посещаемы. Были запущены дизель-генераторы, но нагрузку принять не смогли из-за неисправности.

К утру 9 апреля весь личный состав из кормовых отсеков выведен на верхнюю палубу, из восьмого отсека вынесли 15 трупов. Отсеки с пятого по девятый загерметизированы, не посещались, их состояние неизвестно. Кормовые цистерны главного балласта неоднократно поддувались для выравнивания дифферента и поддержания плавучести корабля. Лодка находилась все это время в дрейфе, на подошедшие суда высажена часть экипажа. Индивидуальные средства защиты к 10 апреля были израсходованы, запас воздуха высокого давления был уже минимальным, в седьмой и восьмой отсеки проникла забортная вода и они продолжали заполняться. Подводная лодка осталась без технических средств борьбы за живучесть и без средств поддержания плавучести.

К вечеру 11 апреля, когда все отсеки оказались загазованными, командир принял решение частично эвакуировать личный состав на суда сопровождения. За подводной лодкой велось радиолокационное наблюдение. Утром 11 апреля в 6 часов 20 минут атомная подводная лодка «К-8» с радиолокационных экранов судов, которые вели за ней наблюдение, исчезла. Через короткий промежуток времени на судах сопровождения были отмечены два мощных гидравлических удара — произошло разрушение прочного корпуса на запредельной глубине погружения. Погибли 52 человека.

Таким образом, в результате пожара в третьем и восьмом отсеках, последующей потери запаса плавучести и продольной остойчивости лодка, всплыв после пожара из глубины, не сумела удержаться на плаву и затонула.

Личный состав корабля действовал героически вплоть до самопожертвования. Так, корабельный врач, старший лейтенант П.Соловей передал свой аппарат индивидуального дыхания матросу, которому сделал операцию по удалению аппендицита. Матрос был спасен и эвакуирован на суда сопровождения, а врач погиб в восьмом отсеке от отравления окисью углерода. Старший помощник командира капитан 2 ранга В.А.Ткачев отказался покинуть корабль, несмотря на приказание, и погиб вместе с лодкой. Гибель «К-8» до 1991 г. хранилась в тайне. В гарнизоне в Гремихе поставили памятник, изображающий эпизод передачи дыхательного аппарата врачом своему пациенту.

Цена необдуманного решения — собственная жизнь

В декабре 1978 г. один из подводных ракетоносцев

Тихоокеанского флота («К-171») возвращался на базу в надводном положении, движение обеспечивалось одной энергетической установкой. В результате неправильных действий личного состава на неработающем реакторе была переопрессована с разрывом шва подпиточная емкость, вода вылилась на его крышку. Желая скрыть аварию и устранить ее последствия до прихода в базу, командир БЧ-5 капитан 2 ранга Ю.И.Топтунов и помощник начальника электромеханической службы соединения приняли решение вывести на мощность неработающий реактор, чтобы выпарить воду и провентилировать помещение. Командиру лодки капитану 1 ранга Э.Ломову об этих действиях доклада не последовало, в документах данное решение не фиксировалось.

На определенной стадии разогрева реактора командир БЧ-5, помощник начальника электромеханической службы и старшина команды специалистов реакторного отсека зашли в помещение реактора, чтобы оценить обстановку, и задраились там штатным люком. Температура быстро поднималась, вода выпаривалась, давление в помещении поднималось и достигло такого значения, когда усилием трех человек люк для выхода открыть уже было невозможно. Командир БЧ-5 запросил помощь. Когда дверь вскрыли, все трое находились без признаков жизни.

К сожалению, я не знаю фамилий подводников, погибших вместе с Юрием Ивановичем, с которым был знаком. В его память приведу справку, опубликованную в «Морском сборнике»: «Топтунов Юрий Иванович. Родился в 1940 г. в г.Кременчуге Полтавской области УССР. Украинец. В ВС СССР с 1959 г. Член КПСС. В 1965 г. окончил ВВМИУ. Служил командиром группы, дивизиона, командиром БЧ-5 на атомных подводных лодках Северного и Тихоокеанского флотов. В мае 1976 г. капитану 3 ранга инженеру Ю.Топтунову присвоено звание Героя Советского Союза». Добавлю, что это высокое звание он получил за участие в групповом переходе с Северного Флота на Тихоокеанский через три океана. В походе Ю.И.Топтунов был командиром БЧ-5 ракетного подводного крейсера «К-171». Возглавлял переход адмирал В.К.Коробов.

«Голубая лента скорости в руках советских подводников»

В 70-80-х годах на Северном флоте проходила боевую службу подводная лодка, подобной которой не было ни в одном флоте мира (сейчас она исключена из боевого состава и решается вопрос о ее утилизации). Мне выпала честь принимать участие в

заводских и государственных испытаниях этого корабля по долгу службы — как заместителю командира соединения и как члену комиссии.

31 декабря 1969 г. без выполнения ракетных стрельб правительственная комиссия подписала акт о приеме в состав Военно-морского флота атомной подводной лодки «К-162». Почему такая спешка? Да потому, что еще десять лет назад в декабре 1959 г. вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О создании новой скоростной подводной лодки, новых типов энергетических установок и научно-исследовательских, опытно-конструкторских и проектных работ для подводных лодок», но его исполнение затянулось, по мнению отдельных руководителей, на недопустимо долгий срок.

Следует учесть, что для строительства подводных лодок нового класса необходима невиданная доселе в мире могучая отрасль металлургической промышленности — получение титановых сплавов. И такая отрасль была создана еще на стадии эскизного проектирования. Проектирование было поручено ЦКБ-16 в Ленинграде, а строительство — Северному машиностроительному предприятию в Северодвинске, возглавляемому в то время Е.П.Егоровым и И.М.Савченко.

Главным конструктором проекта назначили академика Н.Н.Исанина (он же начальник ЦКБ), а его заместителями — известных кораблестроителей Н.Ф.Шульженко, В.В.Борисова, П.И.Семенова, В.А.Положенцева, А.Л.Антоновича, Е.С.Корсукова. Представителями от Главного управления кораблестроения ВМФ были капитан 1 ранга Ю.Г.Ильинский, а затем капитан 2 ранга В.Н.Марков.

Десять лет проектировали, строили, испытывали уникальную атомную подводную лодку, впервые выполненную из титанового сплава. К концу декабря 1969 г. все испытания, предусмотренные программой, были закончены. Оставались стрельбы ракетами, однако ледовая обстановка в море не позволяла осуществить подводный старт.

Ходовые испытания показали ошеломляющие результаты. Скорость подводного хода при 80-процентной мощности ГЭУ — 42 узла (по проекту — 38). Видимо, такая скорость достигалась благодаря не только мощным турбинам, но и оригинальной конструкции корпуса. Лодка состояла из девяти отсеков. Носовая часть представляла собой «восьмерку», первый отсек располагался над вторым. По бокам «восьмерки» установили десять контейнеров для размещения противокорабельных ракет «Аметист». Хвостовая часть имела мощное оперение из стабилизаторов и рулей, как у самолета. Прочный корпус лодки

зашит в цилиндрический легкий, все это вместе взятое создавало обтекаемые обводы, формой напоминающие тело кита.

Приведу тактико-технические данные «К-162»:

Водоизмещение:
нормальное: 5197 м^3
подводное: 6200 м^3
Длина: 107 м
Ширина: 11,5 м
Осадка: 8 м
Глубина погружения: 400 м
Скорость хода:
надводная: 16 узлов
подводная: 42 узла
Ядерные энергоустановки: 2 (правого и левого борта)
Мощность реактора: 177 МВт
Турбины: 2
Мощность турбины: 40 л.с.
Аккумуляторные батареи: 2 группы
Крылатые ракеты с подводным стартом: 10
Торпедные аппараты: 4
Экипаж: 80 человек

Первым командиром лодки был капитан 1 ранга Ю.Ф.Голубков, командиром БЧ-5 — капитан 2 ранга В.Н.Самохин.

Скоростные испытания проводились в полигоне, где глубина всего 200 м, причем сверху был лед. Выбрали, естественно, среднюю глубину — 100 м. Пространство для маневра в вертикальной плоскости оставалось весьма ограниченным. Малейшая ошибка в управлении с горизонтальными рулями или отказ авторулевого и через 21 секунду можно встретиться с грунтом или льдом.

Режим максимальной скорости длился непрерывно 12 часов. Представьте себе металлический цилиндр весом 6000 т, несущийся под водой со скоростью 77 км/ч. Во время циркуляции гидродинамическим сопротивлением вырвало рубочные двери, лючки, повредило легкий корпус. При скорости более 35 узлов на глубине 100 м нарастал шум, напоминающий гул самолета. Этот внешний гидродинамический шум вместе с другими шумами создавал в центральном посту обстановку, как в дизельном отсеке при работе дизелей. Шумность здесь доходила до 100 дБ.

Интересен такой факт: при перекладке вертикального руля на скорости 42 узла всего лишь на 3° появлялся динамический крен до 32°, а статический оставался равным 16°. Мы тут же

откорректировали инструкцию по управлению лодкой, введя ограничения по перекладке рулей на соответствующих скоростях, иначе лодка могла войти в «подводный штопор». При развитии скорости от нуля до максимума ощущалось ускорение.

После скоростных испытаний лодка всплыла, члены государственной комиссии поблагодарили и поздравили личный состав, сдаточную команду, представителей науки, проектантов, ответственного строителя П.В.Гололобова и друг друга с успешным их завершением. За подписью комбрига В.В.Горонцова и председателя комиссии контрадмирала Ф.И.Маслова в адрес Л.И.Брежнева с моря направили шифровку: «Докладываем. Голубая лента скорости в руках у советских подводников».

Глубокой декабрьской ночью 1969 г., насыщенные небывалыми впечатлениями, вернулись в базу, где несмотря на поздний час нас встречало высокое начальство. После доклада о результатах испытаний состоялся банкет, длившийся почти до утра.

В течение 1970 г. «К-162» занималась опытной эксплуатацией, выполнила оставшиеся пункты госиспытаний. При развитии полной мощности энергоустановками обоих бортов на мерной миле была достигнута подводная скорость 44,7 узла (80,4 км/ч), что до настоящего времени является мировым рекордом.

В 70-х годах подводная лодка совершала походы на полную автономность и другие выходы в море. Однако недостатки оружия, высокая шумность, длительный срок строительства, устаревание оборудования привели к тому, что в серию этот проект не был запущен. В конце 70-х годов лодка встала в ремонт на судоверфь, на которой родилась. Предусматривалась и перезарядка реакторов.

Снова неконтролируемый пуск реактора

В конце ноября 1980 г. на подводной лодке «К-162» полным ходом шли послеремонтные швартовые испытания. Заставляла торопиться приближающаяся зима со штормовой погодой, да и Белое море скоро должен сковать лед. К тому же флот чувствовал за собой вину: во время ремонта несколько месяцев было потеряно из-за небрежности личного состава перегрузочной команды реакторов. В процессе перезарядки личный состав уронил в загруженные свежие активные зоны посторонние предметы.

Сначала этот факт пытались скрыть, но он в конце концов

стал явью. Для предотвращения попадания посторонних предметов в урановые стрежни и исключения аварии, связанной с перегоранием каналов и распространением активности, сконструировали защитные устройства для каждого канала. Их установка потребовала выгрузки свежей активной зоны, затем ее повторной загрузки. Все это затянуло сроки окончания ремонта.

На швартовых испытаниях из-за спешки монтаж в системе управления и защиты реактора выполнили по старым чертежам, изготовленным еще на стадии строительства и впоследствии забракованным. Но данный комплект чертежей оказался откорректированным. В результате перепутывания фаз электропитания в исполнительных органах произошел неконтролируемый выход на мощность реактора, который оператор своевременно не обнаружил.

Последовало резкое возрастание температуры и давления в реакторе и системе первого контура. К счастью, слабым звеном оказался компенсатор главного насоса, он лопнул и сработал как предохранительный клапан, предотвратив переопрессовку всего оборудования. Авария закончилась локальной разгерметизацией первого контура и выбросом в необитаемое помещение нескольких тонн слабо радиоактивной воды. Личный состав не пострадал. В Техническое управление флота, где я в то время был начальником, поступил невнятный, но успокаивающий доклад.

На следующий день я вылетел в Северодвинск. Здесь собралась межведомственная комиссия. Ее предложения по восстановлению лодки были простыми и кардинальными, но... нереальными. Предлагалось заменить часть оборудования «пострадавшей» энергоустановки новым. В природе запасного оборудования не существовало, хотя оно и было заказано при строительстве лодки. Для его изготовления требовалось несколько лет. Такое решение удовлетворило всех членов комиссии, но не флот, поскольку никто из присутствующих не нес ответственности за его боеготовность.

Осмотрев место аварии, посоветовавшись с технологами и сварщиками, я как «хозяин» корабля и председатель комиссии принял другое решение. Предложил заварить трещину и провести «холодные» и «горячие» испытания атомной установки. Если показатели будут в норме, то проверить и зафиксировать соответствие параметров механизмов и систем спецификационным. Испытания и снятие параметров производить в присутствии членов комиссии. Однако большинство из них отказались участвовать в испытаниях (кроме проектанта Н.Ф.Шульженко). Главная энергоустановка выдержала все испытания. Командующий Северным флотом адмирал

В.Н.Чернавин одобрил мое решение и результаты испытаний. Подводная лодка снялась со швартовых и ушла в главную базу флота.

Десять лет она плавала с заваренной трещиной — до конца установленного срока службы. Однако факт повторения аварии реактора по одной и той же причине привлек внимание сотрудников Института атомной энергии им. И.В.Курчатова и президента Академии наук СССР академика А.П.Александрова. В последних числах декабря 1980 г. на флот прибыли квалифицированные специалисты в области атомной науки и энергетики, в том числе Н.С.Хлопкин и Г.А.Гладков.

Я доложил им обстоятельства аварии ГЭУ на лодке «К-162» и свое решение по устранению ее последствий, а также рассказал о бедах атомного флота. Н.С.Хлопкин доброжелательно выслушал мой доклад, пригласил на атомные ледоколы для того, чтобы сравнить организацию эксплуатации и обеспечения ледокольного атомного флота и подводного. Мы с ним провели несколько дней в беседах о насущных проблемах атомной энергетики подводного флота. В конечном итоге Николай Сидорович обещал все, о чем мы говорили, передать президенту АН СССР.

Вызов к президенту Академии наук

Через несколько дней на флот пришла телеграмма, которая приглашала меня 3 января 1981 г. к академику А.П.Александрову. Я понимал, что речь пойдет не только о конкретной аварии энергетической установки, но и о проблемах, накопившихся за десятилетия на атомном флоте. Процент установленной боеготовности атомного флота непосредственно зависел от количества перезарядок реакторов, а те в свою очередь — от возможностей хранения отработанных атомных сборок и их транспортировки.

На совещании у президента присутствовало семь человек, старшим от ВМФ был заместитель главкома адмирал В.Г.Новиков. Я еще раз убедился в том, что Анатолий Петрович хорошо знает проблемы ВМФ и глубоко в них разбирается. Помимо ядерной безопасности, на совещании были затронуты и вопросы обитаемости личного состава подводных лодок. Президент АН СССР собрал еще одно, уже расширенное совещание, на которое был приглашен личный состав подводных лодок, только что возвратившихся из Индийского океана, а также представители Института космической медицины. Результатом этих двух

совещаний явилась записка в ЦК КПСС за подписью академика А.П.Александрова. Эта записка стимулировала решение целого ряда проблемных вопросов в ВМФ, в том числе создание службы ядерной безопасности.

Думаю, уместно напомнить, что аварии реактора на подводной лодке «К-162» предшествовало аналогичное событие на лодке «К-3», которое могло привести к аварии. В 1961 г., при подготовке этой лодки к походу на Северный полюс, проводились длительные испытания системы дэаэрации, как позже оказалось, никчемной для данного типа энергоустановок.

Испытания проходили круглосуточно, изнуряя вахту и притупляя внимательность. Параллельно шли профилактические и ремонтные работы с участием привлеченных специалистов. В результате наложения трех обстоятельств в схеме управления и защиты реактора компенсирующая решетка, не подчиняясь действиям оператора, вместо того, чтобы опуститься вниз, пошла вверх, так как были перепутаны фазы питания. Это могло привести к тепловому взрыву, но, к счастью, оператор реактора другого борта заметил опасное перемещение решетки и обесточил исполнительные механизмы, предотвратив аварию. Этим оператором был старший лейтенант И.Б.Колтон (ныне сотрудник Института атомной энергии, кандидат технических наук).

К сожалению, из-за сверхсекретности, информация о случившемся не нашла должного оповещения и последующего отражения в документах. Она быстро забылась, подтверждением тому стало повторение подобных аварий еще на двух атомных подводных лодках.

Невероятное нагромождение ошибок

Как уже неоднократно отмечалось, причина аварий коренится и в неправильных действиях экипажа или в его недостаточной выучке. Классический пример тому — затопление лодки «К-429» на Тихоокеанском флоте.

24 июня 1983 г. лодка вышла в бухту Крашенинникова для проведения дифферентовки. Эта операция осуществляется перед каждым походом и состоит в выравнивании удельного веса лодки и удельного веса морской воды. Первый зависит от загрузки корабля, второй — от солености и температуры воды.

Позже выяснится, что еще до начала работ лодка имела отрицательную плавучесть до 60 т, другими словами, она была

значительно тяжелее, чем думали. Однако об этом не знал никто из моряков. Так нередко случается, когда лодка обслуживается двумя экипажами: каждый рассчитывает на другого и в итоге ослабевает контроль.

Произошло то, что и должно было произойти. При заполнении средней группы балластных цистерн лодка быстро погрузилась и легла на грунт на глубине 35 м. Между тем глубиномеры центрального поста показывали нулевую глубину, так как были отключены.

Из отсеков начали поступать доклады о проникновении воды в прочный корпус через систему вентиляции. Вот тогда была объявлена аварийная тревога и дана команда продуть главный балласт, чтобы всплыть.

Операция эта состоит в следующем. В заполненные водой балластные цистерны подают под высоким давлением сжатый воздух, закрыв предварительно клапаны вентиляции. Воздух вытесняет воду, лодка становится легче и всплывает. Но оператор на пульте дистанционного управления вместо того, чтобы закрыть клапаны вентиляции, закрыл кингстоны. Следовательно, вместо того, чтобы вытеснять воду, воздух прямиком уходил наружу, мощными пузырями вырываясь на поверхность бухты. Таким образом обозначилось место затонувшей лодки.

В невероятно сложной обстановке к нолю часам 25 июня удалось закрыть клапаны вентиляции вручную — пульт дистанционного управления был залит морской водой и вышел из строя. Продувание цистерн главного балласта порциями положительных результатов не дало. Запас воздуха высокого давления снизился до 30%, а подводная лодка по-прежнему покоилась на дне. Она лежала на грунте с креном 15° и дифферентом 0,5° на нос, поэтому выпустить на поверхность аварийный буй, подающий радио- и акустические сигналы, не удалось. К тому же оказалось невозможным использовать и всплывающую камеру, которая катапультирует на поверхность четырех человек и с помощью лебедки возвращается на лодку, чтобы принять следующую группу. Эти устройства, по всей вероятности, могут работать лишь в идеальных условиях.

В некоторых отсеках повысилось давление, температура достигла 50°С. В пяти отсеках находилось 106 человек. Однако на них на всех была предусмотрена лишь половина комплектов индивидуальных дыхательных аппаратов, в аварийных бачках не оказалось пищи. Ситуация осложнилась на следующий день: 25 июня взорвалась аккумуляторная батарея второй группы, а еще через день— первой.

Поскольку всплывающая камера не работала, через

торпедные аппараты первого отсека удалось отправить на поверхность двух опытных мичманов с запиской о состоянии личного состава и материальной части лодки. Их подобрал надводный корабль, который оперативный дежурный, не получив в назначенное время сообщения с лодки, направил на ее поиски. Тот, обнаружив вырывающиеся на поверхность воздушные пузыри, остался на этом месте и вызвал подкрепление.

В течение 44 часов, начиная с 23.00 25 июня с лодки эвакуировался экипаж (индивидуально-дыхательные аппараты подавались для них сверху водолазами). Два человека погибли при выходе (один — от сердечной недостаточности) и 14 человек в четвертом отсеке.

Прежде чем покинуть лодку, экипаж по мере возможности постарался выполнить все мероприятия, необходимые для последующего ее подъема.

Виновными в этом происшествии, которое кажется невероятным из-за нагромождения элементарных ошибок, следует считать командование, скомплектовавшее экипаж для выполнения учебных задач более чем импровизированно. Сказалась также низкая профессиональная подготовка отдельных специалистов и отсутствие координации в действиях главного командного пункта.

Одна из отличительных черт русского характера — героизм. В борьбе за живучесть и выход с аварийной лодки на поверхность экипаж и его командир действовали слаженно, а отдельные офицеры, мичманы и матросы — героически. Впоследствии лодку удалось поднять.

Однако, похоже, этот случай ничему не научил: после проведения ремонта лодка снова затонула у стенки завода.

В преддверии Чернобыля на флоте была Чажма

За девять месяцев до Чернобыльской трагедии в Приморском крае на судоремонтном заводе произошел взрыв реактора на атомной подводной лодке, производившей перезарядку ядерного топлива. О взрыве и масштабах катастрофы, повлекшей за собой человеческие жертвы и радиоактивное загрязнение акватории и территории, не сообщалось.

Как же развивались события?

10 августа 1985 г. в полдень начали подъем крышки реактора. В реакторном отсеке обслуживали работу по подъему крышки десять человек. Поднимали ее осторожно, миллиметр за

миллиметром, строго горизонтально, следя за тем, чтобы вместе с крышкой не поднять и компенсирующие элементы. Вдруг перекос... и завод потряс мощный взрыв. Клубы бурого дыма и огня стояли над лодкой, в воздухе пахло озоном. Часа через два пожар потушили. И тогда поняли, что это — не простой взрыв и не простой пожар: произошел выброс радиоактивного топлива.

Крышка реактора, весом в несколько тонн, улетела на сотню метров, а десять человек, которые работали в реакторном отсеке, исчезли. И только на следующий день в заливе обнаружили останки человеческих тел. Исследование золотого кольца, надетого на пальце одной из жертв, показало, что во время аварии излучение достигло 90000 Р/ч. Для ликвидации последствий приехало много начальства, оно приняло первоочередные меры — срочно взяли подписки о неразглашении государственной тайны с участников и свидетелей аварии. Был «компенсирован» нанесенный ущерб в виде выдачи справок на получение впоследствии одежды вместо зараженной. Справка лишь констатировала: во время хлопка находился там-то. Об ущербе получившим дозу и его компенсации речь не шла. Главное — замять дело.

Останки погибших захоронили в шурфах, лодку вытащили на отмель и бросили, радиоактивные территории в лесу обнесли забором.

Впоследствии специалисты сделали вывод, что происшедшая в губе Чажма авария была крупнейшей в Военно-морском флоте за последние три десятилетия. Был разработан солидный план «ликвидации», «предупреждений» и т.д., который не мог быть выполнен, так как не имел под собою главного — финансирования.

Экипаж лодки не обследовался, в медицинских документах, военных билетах ничего не фиксировалось — под покровом секретности можно все.

Авария в губе Чажма явилась прелюдией к Чернобылю, однако ее горькие уроки на пользу не пошли.

Гибель лучшего корабля современности

Пять месяцев спустя после Чернобыльской катастрофы в советских газетах появилось короткое сообщение ТАСС: «Утром 3 октября на советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе примерно 1000 км северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков

произошел пожар. Экипажем подводной лодки и подошедшими советскими кораблями производится ликвидация последствий пожара. На борту подводной лодки есть пострадавшие. Три человека погибли. Комиссией специалистов в Москве проанализирована сложившаяся ситуация. Комиссия пришла к выводу, что опасности несанкционированных действий оружия, ядерного взрыва и радиоактивного заражения окружающей среды нет.»

Через три дня, 7 октября 1986 г. ТАСС сообщает следующее: «В течение 3-6 октября экипажем нашей подводной лодки, на которой произошла авария, и личным составом подошедших советских кораблей велась борьба за обеспечение непотопляемости. Несмотря на предпринятые усилия, подводную лодку спасти не удалось. 6 октября в 11 часов 03 минуты она затонула на большой глубине. Экипаж эвакуирован на подошедшие советские корабли. Потерь в составе экипажа, кроме тех, о которых сообщалось 4 октября 1986 г., нет. Обстоятельства, приведшие к гибели лодки, продолжают выясняться, но непосредственной причиной является быстрое проникновение воды извне. Реактор заглушён. По заключению специалистов, возможность ядерного взрыва и радиоактивного заражения среды исключается».

Сообщение вызвало у меня настоящее потрясение. Я был участником создания и освоения этих ультрасовременных стратегических кораблей и знал, что потопить эту лодку практически невозможно. В качестве флагманского инженер-механика и члена правительственной комиссии по испытанию и приемке в состав ВМФ этого проекта РПКСН (ракетный подводный крейсер стратегического назначения), я подписался в акте под словами, характеризовавшими его как «лучший корабль современности». И это не было лишь громкой фразой — лодки данного проекта подтвердили нашу оценку безупречным выполнением поставленных задач в течение 20 лет.

Других публикаций в прессе, как это было принято в то время, не появилось. Я же в это время находился в заключении и не располагал иным источником информации, кроме газет. Лишь позднее мне удастся наладить доставку необходимой документации, однако предпочитаю не уточнять, каким образом.

В колонии же я узнал и о Чернобыльской катастрофе и тут же обратился в многочисленные инстанции, в частности к М. Горбачеву, с предложением своих услуг как эксперта и практика. Я был уверен, что со своим тридцатилетним опытом аварий на ядерных реакторах я был бы значительно полезнее на месте трагедии. Разумеется, никакого ответа не получил.

Погибшая лодка — «К-219», как я позднее узнал, — не давала мне покоя. Снова и снова я задавал себе все те же вопросы.

Как можно было утопить лодку с запасом плавучести в несколько тысяч тонн, имея в наличии весь экипаж (кроме троих погибших), лишь один загазованный отсек, возможность вентилироваться, располагая мощностями обоих реакторов при полном запасе воздуха высокого давления и 100-процентном комплекте индивидуальных спасательных средств? Все механизмы и системы, включая пожарные и водоотливные средства, резервные источники энергии были исправны, не говоря уже о том, что подавляющее большинство их на лодке продублировано. Вокруг — свои корабли. Непонятно!

Все, что мне оставалось в моем вынужденном безделии, это проанализировать ситуацию отвлеченно, опираясь лишь на собственный опыт. Я даже написал соответствующее письмо генеральному конструктору лодки С.Н.Ковалеву.

Случай был для меня загадкой долгие годы, так и не оставляя меня в покое. И все же вспомнил, что еще в середине 70-х годов на этой лодке раздавили ракету в шахте. Для специалистов понятно, насколько это опасно. В конечном итоге пришлось заглушить аварийную шахту и оставить ракетоносец с пятнадцатью ракетами, вместо шестнадцати. Как сейчас известно из бесед с участниками аварии, в шахте, где произошел взрыв в 1986 г., были неисправности, и о них знал личный состав перед выходом в море. Лишь после освобождения мне удалось встретиться с командиром БЧ-5 этой лодки, капитаном 2 ранга Игорем Анатольевичем Красильниковым, который в момент аварии совершал свою 13-ю боевую службу. Побеседовал я и с членами комиссии по расследованию, а также с офицерами, которых хотели отдать под суд. Наконец, я видел фотографии, снятые с вертолета. С помощью этих свидетельств и излагаю обстоятельства аварии лодки, которой командовал капитан 2 ранга Игорь Петрович Британов.

Часть личного состава отравилась парами топлива и продуктами горения. Была дана команда покинуть четвертый отсек и перебраться в пятый. Троих — капитана 3 ранга А. Петрачкова, матросов Смоглюка и Харченко — вынесли в бессознательном состоянии, и вскоре они скончались.

Подводная лодка всплыла, и был введен в действие второй борт энергоустановки. В четвертом отсеке пожар не стихал, несмотря на поступление воды. Более того, произошло короткое замыкание и сработала аварийная защита реактора правого борта (ГЭУ левого борта продолжала работать). Согласно сигнализации, выведенной на пульт, две компенсирующие решетки не дошли до

требуемого нижнего положения. Следовательно, нужно было попытаться опустить решетки вручную, иначе реактор мог в любую минуту запуститься.

Трижды посылали в отсек аварийные партии, но у них ничего не получилось. Однако ничего сложного не требовалось. Достаточно было найти место, куда вставляется специальный ключ, и повернуть его до упора. Трудно представить себе экипаж, в котором моряки реакторного отсека не знают этого, однако факт есть факт. Оставалась последняя надежда...

В седьмом отсеке служил опытный матрос Сергей Анатольевич Преминин, один из трех трюмных, непосредственно обслуживающих реактор. Он отправился в отсек один и через некоторое время доложил на пульт управления ГЭУ по трансляции: «Работы выполнены!». Все облегченно вздохнули: худшего не случится.

Однако в результате пожара произошел разрыв системы воздуха высокого давления, и этот воздух проник во все отсеки. Подводники, борющиеся с пожаром, почувствовали себя, как в снижающемся самолете. Но само по себе повышенное давление не представляло опасности — достаточно было продуть уши. Тем не менее, поскольку давление в соседних отсеках повысилось, ни один из выходных люков из реакторного отсека не открывался. Дело в том, что в этом единственном необитаемом отсеке давление оставалось на уровне 1 атм. Силы одного человека не хватало для того, чтобы открыть выходной люк. На помощь Преминину послали аварийную партию, но и та не смогла выпустить матроса из отсека. Преминин оказался в «мышеловке». В течение долгого времени у него была связь с пультом управления ГЭУ и центральным постом, и с ним говорили командир БЧ-5 и командир первого дивизиона. Они докладывали в центральный пост, что слышат сдерживаемые всхлипывания. Преминин знал, что он обречен...

Я не могу без боли комментировать этот трагический эпизод. Каждый подводник — от командира до матроса — знает, что необходимо сделать, чтобы отдраить переборочную дверь. Нужно открыть клапана выравнивания давления. Преминин был слишком ослаблен угарным газом, чтобы добраться от крышки реактора до клапанов. А ситуация в соседнем отсеке настолько осложнилась, что послать туда аварийную партию было слишком рискованно — она могла и не вернуться.

Тем временем лодка медленно увеличивала осадку на ровном киле. Экипаж был эвакуирован на ботах на советские суда. Командир остался в рубке вместе с девятью человеками. Постепенно лодка начала зарываться носом, оголив винты.

Подводники, находившиеся на борту, чтобы бороться до конца за живучесть корабля, были вынуждены покинуть его, когда рубку начало захлестывать волной (волна была силой два балла). В реакторном отсеке остался матрос Преминин.

Что испытывал этот здоровый, находящийся в полном сознании человек, пожертвовавший собой, чтобы не допустить цепной реакции на дне океана в неопределенном будущем? Дифферент нарастал, потом погас свет, лодка начала погружаться и еще задолго до того, как она ляжет на дно на глубине 5000 м, забортное давление сплющит ее корпус, как тюбик от зубной пасты.

Что испытывал командир, уходя с борта обреченного корабля, зная, что покидает его не последним? После возвращения на базу он и командир БЧ-5 были сняты с должности и уволены из ВМФ.

А в остальном, как это часто происходит, историю замяли. До выхода в свет этой книги о ней ничего не было известно широкой аудитории. Но человечество должно знать имя Сергея Преминина, погибшего страшной смертью, чтобы не допустить нового Чернобыля.

Интересен и международный аспект драматических событий у берегов Америки. Гибель «К-219» стала первой военной катастрофой эпохи перестройки, однако уроки Чернобыля советскими руководителями уже были усвоены. Москва незамедлительно поставила в известность Вашингтон, что произвело благоприятное впечатление за океаном. «Если бы Горбачев сохранил стандартную для Советского Союза секретность и опровергал все перед лицом катастрофы, он, возможно, породил бы недоверие к встрече в верхах» (речь идет о встрече в Рейкьявике 11 октября 1986 г. — *Н.М.*), — писала в те дни газета «Нью-Йорк Таймс».

Еще одно сообщение из американской прессы дает основания для построения гипотезы о причине гибели лодки. 5 октября 1986 г. газета «Вашингтон пост» сообщила: «Американские специалисты-подводники подтвердили, что еще до того, как Горбачев известил Рейгана о случившемся, США уже знали о происшедшем на советской подводной лодке. Хотя они и не пожелали раскрыть детали относительно того, кто первым передал сообщение об аварии, вероятно, оно поступило от американской субмарины, осуществляющей слежение за советской подводной лодкой. Такое слежение — обычная практика». Позднее в американских газах появилось сообщение о том, что в первой половине октября 1986 г. «атомная подводная лодка ВМС США в ходе патрулирования в Атлантическом океане

получила повреждение корпуса в результате столкновения с подводным объектом и прибыла в порт приписки Нью-Лондон (штат Коннектикут) для ремонтных работ в сухом доке». В статье уточнялось, что выявленные повреждения касались носовой донной части корпуса и обтекателя гидроакустической станции.

Странные повреждения обнаружены и на корпусе «К-219». После всплытия лодки старший помощник командира капитан 3 ранга С. Владимиров и штурман Е. Ознобаев заметили вдоль левого борта — от аварийной шахты в сторону кормы — двойную борозду, отливающую металлическим блеском. Ее могла провести оторванная взрывом крышка ракетной шахты. Однако не исключено, что ее оставила и пришедшая в непосредственное соприкосновение иностранная подводная лодка.

Вероятность того, что причиной гибели «К-219» явилось столкновение с американской субмариной, подверждается и одним косвенным обстоятельством. Вопреки обыкновению, американские военные не стали поднимать шума по поводу катастрофы советского атомохода в водах Атлантики. «Офицеры Пентагона ведут себя так, будто существует взаимная заинтересованность США и СССР в том, чтобы не трезвонить на весь мир о потере советской субмарины», — с нескрываемым удивлением отмечал журналист лондонской «Таймс».

Что же касается физической возможности подобного столкновния под водой, то еще одним свидетельством стал инцидент, произошедший 11 февраля 1992 г. в советских территориальных водах Баренцева моря. Американская атомная лодка «Батон-Руж» водоизмещением 6000 т, вооруженная ракетами «Томагавк», занималась сбором разведывательной информации о военно-морской активности в этом районе. Трудно сказать, вел ли «Батон-Руж» слежку за нашим атомоходом типа «Сьерра» или, наоборот, она «пасла» американцев, но в какой-то момент оба корабля попали в зону акустической «тени» и столкнулись. На корпусе нашей лодки остались детали с клеймом «Сделано в США», так что Пентагон не мог отрицать свою причастность к инциденту. Характерно, однако, что его представитель Б. Холл признал: прежде, чем инцидент был предан огласке, данный вопрос обсуждался госсекретарем Дж. Бейкером на встрече с российским президентом. После столкновения «Батон-Руж» с российским ракетоносцем я через газету «Комсомольская правда» в статье «Не валяй дурака, Америка» обратился к руководству ВМФ с предложением предъявить иск американским ВМС за нанесенный ущерб.

Не было ли подобного предварительного обсуждения и после гибели «К-219», причиной которого могло быть столкновение

двух играющих в кошки-мышки лодок с той разницей, что в данном случае огласка не устраивала ни СССР, ни США? Газета «Вашингтон пост», публикуя мнение американских подводников, писала: «Специалисты ВМС США пришли к заключению, что командир и экипаж подводной лодки заслуживают высокой оценки за то, что быстро сумели всплыть, а также за действия по борьбе с огнем».

Глава VII

Н.Мормуль

Гибель «Комсомольца»

В 1983 г. в состав ВМФ СССР вступила атомная подводная лодка «К-278», впоследствии названная «Комсомолец». Об этом корабле, единственном в серии, складывались мифы. Так, в западной прессе писали, что это — самая большая подводная лодка в мире: длина — 122 м, ширина — 11,5 м, водоизмещение — 9700 т. Ее считали самой быстроходной. Ни то, ни другое не соответствовало действительности. И тем не менее корабль был настоящим чудом.

Его сверхпрочный титановый корпус позволял погружение на глубину, которой не достигала ни одна лодка в мире — 1000 м. Небывалый в истории подводного плавания рекорд установлен 5 августа 1984 г. По словам штурмана «Комсомольца» капитана 3 ранга Александра Бородина, обжатие было таким, что койку выгнуло, как лук. Гидроакустик, который слушал погружение лодки с обеспечивающего надводного корабля, рассказывал: «Я из-за вас чуть не поседел... Стоял такой скрип, такой скрежет...»

Но титановый панцирь выдержал.

Строилась лодка необычайно долго, и на флоте ее прозвали «золотой рыбкой». Корпус был изготовлен из чистого титана, и в ходе освоения этого металла возникало множество трудностей. Он агрессивен к другим металлам, и сопряжение титановых конструкций с серийным оборудованием требовало новых технических решений. При насыщении титана водородом образовывались трещины, поэтому сварка производилась в особой газовой среде. Однако когда лодка прошла глубоководные испытания на столь ошеломляющей глубине, все усилия оказались оправданными.

Уникальный титановый корабль сравнивался с орбитальной космической станцией. Его основное назначение состояло в изучении комплекса научно-технических и океанологических проблем. Он был одновременно лабораторией, испытательным стендом и прототипом будущего гражданского подводного флота — более скоростного, чем надводные торговые и пассажирские корабли, более надежного, чем авиация, ибо эксплуатация

подводных лодок не зависит от времени года и погоды.

На борту «К-278» была одна ядерная установка и вооружение: ракеты и торпеды, две из которых имели ядерные головки. Однако лодка не предназначалась для нанесения ядерных ударов по берегу: ее боевая задача заключалась в защите от подводных ракетоносцев противника — «убийц городов».

Не пройдет и пяти лет после столь знаменательного погружения на километровую глубину, как «К-278» безжизненной будет лежать на дне океана, оборвав перед этим жизнь 42-м морякам.

Гибель «Комсомольца», произошедшая уже в период гласности, породила поток публикаций в недавно еще немой прессе. Впервые подробно описывались обстоятельства трагедии и анализировались ее причины, общественность наконец узнала о множестве проблем, ранее скрываемых от нее под предлогом секретности.

Катастрофа «К-278» — крупнейшая за историю подводного плавания — пролила свет на пороки системы, подвергавшей смертельной опасности не только экипажи подводных лодок, но здоровье и жизнь множества мирных жителей планеты.

Что же произошло на «Комсомольце» в роковой день 7 апреля 1989 г.?

Объемный пожар

Лодка возвращалась из автономного плавания на небольшой глубине. В момент аварии она находилась в нейтральных водах Норвежского моря, в 180 км к юго-западу от острова Медвежий и в 490 км от норвежского побережья. На борту был второй экипаж под командованием капитана 1 ранга Евгения Алексеевича Ванина. До родных берегов оставалось совсем немного.

В 11.00 был объявлен подъем для первой боевой смены, третья — готовилась к обеду. По заведенному порядку, вахтенный офицер Александр Верезгов принял доклады из отсеков. В седьмом — необитаемом — находился лишь вахтенный матрос Нодар Бухникашвили. Черноусый парень из Абхазии не знал еще, что произносит свои последние в жизни слова: «Седьмой осмотрен. Сопротивление изоляции и газовый состав воздуха в норме. Замечаний нет». Последние, потому что уже в 11.03 на пульте вахтенного механика Вячеслава Юдина выпал сигнал: «Температура в седьмом отсеке больше 70°». Юдин немедленно доложил командиру, объявившему аварийную тревогу.

Одеваясь на ходу, на главный командный пункт прибежали старшие офицеры. Здесь уже лихорадочно запрашивали объятый пламенем отсек: «Седьмой! Седьмой!»

— Люди есть там? — спросил командир.

— Старший матрос Бухникашвили. На связь не выходит.

В центральном посту находились командир капитан 1 ранга Е. Ванин, Б. Коледа (старший на борту), командир БЧ-5 В. Бабенко, командир дивизиона живучести В. Юдин, а также боцман В. Ткач. Глубина 157 м, лодка потеряла ход. Главная задача — всплыть. Уже дан ЛОХ (система пожаротушения) в седьмой отсек. Лопнула магистраль воздуха высокого давления, подавать воздух на продувание, значит, «подливать масло в огонь», то есть подавать кислород в отсек, где бушует пламя. Мичман Владимир Каданцев по приказанию командира подает воздух в корму. Через 11 минут с момента начала пожара лодка всплыла на поверхность. По записи в журнале центрального поста это произошло в 11.14; участникам аварии показалось, что прошла вечность.

Поднят перископ, в него видно, как валит пар в районе седьмого отсека, а противогидролокационное резиновое покрытие вспучилось и слезает с легкого титанового корпуса, словно чулок.

Между тем огонь из седьмого отсека перекинулся в шестой, что связано с разгерметизацией переборки между ними. Посланная в шестой отсек аварийная партия в целях произвести разведку, никаких результатов не дала. Более того, пожар в виде взрыва произошел и в пятом отсеке. Это случилось, когда лодка была уже в надводном положении — примерно в 11 часов 40 минут. Вот как доложил об этом при опросе правительственной комиссией капитан-лейтенант С.А.Дворов (магнитофонная запись): «В этот момент возник объемный взрыв или пожар, не знаю как назвать, в пятом отсеке. На высоте один метр над палубой и до самого подволока пронеслось пламя голубого цвета, как из огнемета, по всему проходу от кормовой до носовой переборки (то есть пламя возникло в кормовой части пятого отсека у переборки шестого; это свидетельствует о появлении нового очага, связанного с каким-то новым источником, и, вероятнее всего, о продолжении пожара, упорно продвигающегося из кормы в нос, по мере отступления личного состава, теряющего возможности в борьбе за живучесть. — *Н.М.*).

Сноп пламени прошел, загорелась одежда, волосы, и через минуту его уже не было. Люди потушили на себе одежду. Сильно обгорел Волков (руки) и другие. Огонь шел из кормы в нос по среднему проходу.

Предполагаю, что это были пары масла, возможно, из

масляных цистерн...» И далее: «после вспышки у Коли Волкова расплавилась маска...».

Матрос Ю.В. Козлов так говорил перед комиссией о виденном в пятом отсеке: «Возгораний не было. Сильного потока пламени не было. Типа вспышки. Я не могу этого объяснить. Лежа на правом боку, краем глаза видел: что-то пронеслось, была вспышка синевато-голубого цвета. По времени это была секунда. Мне обожгло руку (голубой одет от избыточного кислорода — *Н.М.*).

Хроника событий

По состоянию на 12.10 обстановка на лодке была крайне сложной.

Вахтенный журнал: *«12.10. Передано 8 сигналов аварии, квитанций нет»*. Из семи отсеков четыре горят, связи с ними центральный пост не имеет уже почти в течение часа. Центральный пост подводной лодки, то есть главный командный пункт в лице командира (и его помощников), обстановкой не владеет, и что делается в отсеках не знает. Из неохваченных пожаром трех отсеков два сильно задымлены. Нет возможности пустить вытяжной общекорабельный вентилятор (хотя лодка в надводном положении), чтобы провентилировать третий и второй отсеки.

Не запущен дизель-генератор, следовательно, не принята на него нагрузка. Драгоценная емкость аккумуляторной батареи тает на глазах, приближается время, когда лодка останется без электроэнергии и не сможет дать радиосигнал. Потерян почти весь запас воздуха высокого давления (он выдут через неотсеченные разгерметизировавшиеся магистральные трубы в седьмом отсеке). Единственный выход с лодки — это всплывающая камера. Та самая, в которой потом останется и погибший командир Е. Ванин, и с ним четыре человека.

Если бы командир знал обстановку на лодке, возможно, он бы и дал открытым текстом сигнал SOS уже в то время, тогда даже тихоходная плавбаза «Алексей Хлобыстов» успела бы прибыть к месту аварии лодки до ее гибели.

Что же записано в вахтенном журнале на этот момент:

«12.11. — В первом обстановка нормальная. Водород, кислород, углекислый газ в норме. Состояние личного состава хорошее;

12.12. — Головченко, Краснов во втором потеряли сознание;

12.15. — Перенести личный состав второго отсека, потерявший сознание, наверх. ВСК готова принять четырех

человек» (ВСК— всплывающая камера — *Н.М.*).

Сеанс связи начнется только в 13.27.

Появились первые жертвы, двоих моряков откачать не удалось, врач дает заключение о смерти мичмана С. Бондаря и матроса В. Кулипина — отравление угарным газом. Командир дивизиона живучести В. Юдин с аварийной партией пытаются проникнуть в шестой отсек для оценки обстановки по приказанию центрального поста.

Температура переборки между пятым и шестым отсеками подтвердила, что в отсеке продолжается пожар. Уже запущен дизель и провентилированы четвертый, третий и второй отсеки. Дан ЛОХ в шестой отсек из пятого. В 14.18 установлена связь на УКВ с самолетом, через минуту он обнаружен и классифицирован как «ИЛ-38». В журнале центрального поста в 15.18 сделана запись: *«Передано на самолет — поступлений воды нет. Пожар тушится герметизацией отсеков».*

Исходя из каких данных передано такое успокаивающее донесение для командного пункта Северного флота и ВМФ? Постоянный контроль за осадкой и дифферентом лодки не осуществлялся. Осадка ее увеличивалась, а дифферент возрастал на корму постепенно.

Как показал анализ снимков с самолета, за 1 час 45 минут — с 15.00 до 16.45 (в 17.08 лодка скроется под водой) — осадка лодки увеличится с 8,5 до 10 м, а дифферент на корму возрастет с 2 до 3,5° (см. Романов Д.А. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». С. 98).

Заместитель главного конструктора подводной лодки «Комсомолец» Дмитрий Андреевич Романов делает следующий вывод о ее состоянии в 16.30: «...величина продольной остойчивости достигла столь малых значений, что быстрый рост дифферента и трагический исход событий можно было увидеть также “невооруженным глазом” неспециалиста, а посадка подводной лодки внушала тревогу без единого проблеска надежды. Это подтверждается фотоснимками с самолета и показаниями членов экипажа».

Вот ответы лейтенанта А.В. Зайцева — командира группы живучести на вопросы комиссии, расследовавшей причины гибели лодки (магнитофонная запись):

«Вопрос: Как связать нарастание дифферента со временем?

Ответ: 1 градус на корму был приблизительно в 13.00, до 16.00 было 3 градуса. Около 17.00 дифферент был 6,2 градуса... С 16.30 до 17.00 начал резко возрастать дифферент». (Романов Д.А. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». С. 114).

В 16.35 на командный пункт Северного флота поступило

радио с «К-278» об усилении пожара и необходимости эвакуации личного состава.

Такой доклад был неожиданностью для командования флотом. Командующий Северным флотом передал приказ: «Приготовить ВСК». Запросил через плавбазу «Алексей Хлобыстов» доложить обстановку в пятом отсеке, заглушён ли реактор, использовались ли газогенераторы, главный осушительный насос для осушения аварийных отсеков, каково давление в аварийных отсеках. Эти вопросы свидетельствуют об отсутствии нужной информации об аварии и борьбе с ней. Ответ с лодки достаточно уверенный: «Обстановка в пятом отсеке нормальная, газогенераторы не использовались, борьба за живучесть продолжается».

А в это же самое время в вахтенном журнале: *«В 16.42 — Приготовиться к эвакуации. Исполнителям сдать секретную литературу. Приготовить секретную литературу к эвакуации».*

Таким образом, командование лодки, посылая бодрое донесение на командный пункт Северного флота, одновременно считало корабль обреченным и отдавало команду на эвакуацию экипажа, только не сказало куда эвакуироваться? Ведь вокруг кроме холодных волн Норвежского моря ничего нет. У личного состава еще был шанс поддержать лодку на плаву в последние часы аварии и дождаться плавбазы «Алексей Хлобыстов», если бы он использовал командирский запас воздуха высокого давления для продувания кормовой группы цистерн главного балласта. Такой приказ был получен от командующего Северным флотом: «Использовать командирскую группу воздуха высокого давления для продувания кормовой группы балластных цистерн. Докладывать изменение крена и дифферента».

Однако, как пишет заместитель главного конструктора «Комсомольца»: «Личный состав не мог использовать этот запас воздуха высокого давления из-за то, ЧТО НЕ ЗНАЛ, КАК ЭТО СДЕЛАТЬ! Не помогла и схема системы воздуха высокого давления, по которой пытались разобраться. Сказалось отсутствие РБИТСа[17]». (Романов Д.А. Трагедия подводной лодки «Комсомолец». С. 117).

За 16 минут до гибели было отправлено последнее донесение с «Комсомольца»: «Дифферент резко нарастает. Весь личный состав находится наверху», и подводная лодка начала погружаться с дифферентом около 80° на корму.

За 13 минут до гибели «Комсомольца» командный пункт Северного флота отдает приказ командующего о приготовлении всплывающей камеры для приема личного состава и отделения ее от корабля. Это был целесообразный приказ, и если бы его успели

исполнить, то вполне возможно личный состав не переохладился и количество жертв было бы минимальным.

Готовили камеру командир дивизиона живучести и два мичмана. В камеру спустился сверху командир лодки, видимо, проверить, как идет подготовка. Личный состав был уже весь наверху — на верхней палубе и в рубке. При быстром возрастании дифферента верхний люк камеры быстро захлопнули сверху, хотя в камеру и попала вода, уменьшив ее запас плавучести. Мичман В. Слюсаренко находился с нижней стороны камеры, то есть в лодке, так как он оповещал оставшегося на вахте капитана 3 ранга Испенкова о выходе наверх. Испенкова спасти не удалось. Несмотря на громадный дифферент на корму (около 80°), мичмана Слюсаренко втащили за руки в камеру и закрыли нижний люк.

По стечению обстоятельств в камере остались пять человек: командир капитан 1 ранга Ванин, капитан 3 ранга Юдин, мичманы Слюсаренко, Черников и Краснобаев. В живых останется только Слюсаренко, его выбросило избыточным давлением после того, как камера всплыла на поверхность и самопроизвольно отдраился люк.

Мичман Слюсаренко рассказал комиссии (магнитофонная запись):

«Командир сказал: «Отдавайте скорее ВСК. Слышно было, как трескались переборки... Я спросил: “Какая глубина моря?” — Сказали: 1500 м. Глубиномер показывал 400 м и стрелку зашкаливало... Командир сказал, что если достанем дна, то ВСК раздавит, и тут под нами раздался удар, как взрыв бомбы, затем большая вибрация... Кто-то крикнул: “Включиться в ИДА”. Включились я и Черников, остальные не включились. Юдин потерял сознание и его била судорога, он хрипел. Командир с верхнего яруса стал давать указание, чтобы мы включили в ИДА Юдина, что мы с Черниковым сделали с большим трудом. После того, как мы включили Юдина и положили удобно на скамейке, он стал делать редкие, но глубокие вдохи, я полез наверх посмотреть, что с командиром, так как команд его уже не было слышно. Командир сидел на скамеечке, свесив голову, и хрипел, возле его ног лежал ИДА. Краснобаев лежал на боку и никаких признаков жизни не подавал. Свой ИДА он с места так и не взял».

Далее из объяснительной записки: «В течение одной-двух минут ВСК всплыла. Черников успел только наполовину подняться наверх. В этот момент избыточным давлением, которое было внутри ВСК, сорвало с защелки верхний люк ВСК и Черникова пробкой выбросило наверх. Меня тоже выбросило, но только наполовину. Черникова увидел в 20 метрах от ВСК. В

открытый люк хлынула вода, и в течение пяти-семи секунд ВСК набралась воды и камнем ушла на дно. А я остался наверху».

В 18.20 плавбаза «Алексей Хлобыстов» поднимет на борт 30 оставшихся в живых подводников, трое из которых умрут по пути в Североморск. Таким образом, из 69 членов экипажа, четверо погибли во время пожара, 38 утонули или умерли от переохлаждения. Некоторые журналисты напишут, что в живых остались те, кто вел себя активно, чуть ли не делал гимнастику в ледяной воде. Человеку, попавшему в холодную воду, как раз наоборот рекомендуется поджать ноги к животу и прижать руки к телу, чтобы сохранить тепло в паху и под мышками.

Через четыре года экспедиция к «Комсомольцу» попытается поднять всплывающую камеру (ВСК), но эта попытка, к сожалению, окажется неудачной.

На помощь лодке

Под давлением прессы и общественного мнения военным руководителям пришлось давать отчет о своих действиях. Так, подробный анализ операции по спасению «Комсомольца» сделал в прессе министр обороны СССР Д.Язов. Вот что он писал в «Литературной газете» 17 мая 1989 г. в ответ на запрос народного депутата СССР Г.Петрова:

«Первый сигнал об аварии был получен на командном пункте главного штаба ВМФ и на КП Северного флота в 11.41. Однако ввиду больших искажений нельзя было определить, с какой именно лодки он поступил. Не дожидаясь уточнения обстановки, оперативный дежурный флота объявил боевую тревогу спасательному отряду. (...) В 12.19 был получен четкий сигнал с указанием местонахождения лодки. В 12.34-13.10 в район аварии из Североморска вышел спасательный отряд в составе спасательного судна, подводных лодок “Карабах” и спасательного буксира “СБ-406”. (...) В 13.17 начали движение в район аварии плавбаза объединения “Севрыба” “Алексей Хлобыстов” и рыболовецкий траулер СТР-612, находившиеся ближе всех к району аварии, на расстоянии 51 мили (около 94 км). (...) На атомном крейсере “Киров” в район аварии был отправлен резервный экипаж, прошедший обучение на подводной лодке “Комсомолец”».

Однако больше всего шансов оказать реальную помощь терпящим бедствие было у авиаторов. Спасательные силы Северного флота поднялись по тревоге в 11.54, через девять

минут после того, как всплывшая «К-278» сумела связаться с берегом. Подразделение имело достаточно большой опыт по спасению рыбаков, перевозке больных из отдаленных сел Кольского полуострова, по вызволению летчиков, совершивших вынужденную посадку на воде.

Нужнее всего в районе бедствия вертолеты, однако авария произошла в 980 км от советских берегов, и запас топлива не позволял им достичь места происшествия. Полезны были бы и гидросамолеты, несмотря на то, что их скорость незначительна. Но и здесь возникли препятствия. Во-первых, советские гидросамолеты не могут приводняться при более или менее значительном волнении. А сила ветра в районе бедствия составляла 2-3 балла. Во-вторых при автономном полете гидросамолет мог бы находиться в районе бедствия не более 20 минут, а угадать время эвакуации было невозможно.

Поэтому решили послать в район бедствия мощный многомоторный самолет, способный часами летать над океаном на огромном удалении от берегов. Экипажу майора Геннадия Петроградского поставили задачу: выйти в район аварии, установить связь с кораблем и непрерывно докладывать обстановку и просьбы командира в штаб флота. На подготовку к аварийно-спасательному вылету отводился час двадцать минут. За это время нужно снять вооружение и на его месте установить аварийно-спасательные контейнеры. Экипаж «Ил-38» оторвал самолет от взлетной полосы через 49 минут, в 12.43.

В 14.18 Петроградский установил связь с Ваниным. Командир подводной лодки сообщил, что пожар продолжается, но обстановка контролируется экипажем, который не дает огню разрастаться. Просьб нет. Со своей стороны, Петроградский уведомил подводников, что ему поручено наводить на лодку корабли и эта работа уже начата.

Пробив нижнюю кромку облаков, экипаж «Ил-38» увидит лодку в 14.40. Она стояла без движения в направлении север-юг с едва заметным креном на правый борт. У кормы по левому борту шло обильное вспенивание воды, а из боевой рубки тянулся хвост светлого дыма.

К этому времени в воздухе находились еще три самолета, расположившиеся в небе между островом Медвежий и Мурманском для ретрансляции переговоров командира лодки со штабом флота.

Обстановка по-прежнему не вызывала опасений. В 15.20 Ванин просит прислать на помощь буксир. Петроградский понимает, что, опасаясь последствий пожара, командир принял решение заглушить реактор.

В 16.35 летчики замечают, что лодка оседает на корму. С этого момента события развиваются стремительно. На «К-278» уже некому делать записи в вахтенный журнал, и полнее всего события можно восстановить именно по донесениям Петроградского. Какая мука быть в нескольких десятках метров от гибнущих людей и быть бессильными им помочь! Но экипаж «Ил-38» сделал все, что было в его силах.

Привожу фрагменты донесений Петроградского.

«16.38. Наблюдается дифферент на корму и правый борт.

16.40. При увеличившемся дифференте из воды показывается задранный нос лодки.

16.44. Дифферент все больше. Вода подступила к основанию боевой рубки.

16.47. Боевая рубка наполовину скрылась в воде.

16.50. Командир лодки передает радиограмму: “Готовлю к эвакуации 69 человек”.

17.00. Рядом с лодкой показались два аварийно-спасательных плотика, на двадцать человек каждый. Из лодки начали эвакуироваться моряки.»

Петроградский, спустившись к самой воде, с невероятной точностью сбрасывает прямо между плотиками спасательный контейнер. Он увидел, как моряки вскрыли его и как надулась лодка, в которую стали забираться люди. Однако при следующем заходе он не обнаружил ни лодки, ни одного из плотиков.

Подлетевший второй экипаж майора Вотинцева также начал сбрасывать аварийные контейнеры, но воспользоваться ими уже никто не смог.

17.08. «К-278» скрылась в пучине в точке с координатами 73°40' с.ш. и 13°30' в.д.

Оставшиеся в живых моряки будут взяты на борт плавбазы «Алексей Хлобыстов» через 81 минуту, в 18.29. Ее капитан В.Кургузов рассказывает:

— В день трагедии наша плавбаза находилась в районе банки Копытовская, где идет промысел морского окуня. 7 апреля в 12.15 начальник радиостанции Г.Хаврилов принял радиограмму о бедствии моряков подводной лодки, в которой приводились координаты. Плавбаза немедленно взяла курс в район происшествия. Шли, естественно, с максимальной скоростью.

Судно наводилось на место происшествия не только по показаниям приборов, но и ракетами, запускаемыми с борта «Ил-38». Как только заметили два плотика, на одном из которых находились люди, на воду были спущены два моторных катера. Один из них направился к плотику, второй — стал подбирать людей, держащихся на плаву самостоятельно.

Следом в район бедствия пришел рыболовный траулер «БИ-0612». Его экипаж во главе с капитаном М.Гриневичем также спустил катер и включился в спасательные работы. Позднее к ним присоединился экипаж гидрографического судна «Колгуев».

Спасатели тщательно прочесали весь район гибели лодки. На борт плавбазы были подняты 25 моряков и тела пяти погибших. Уцелевшими подводниками тут же занялась медицинская группа во главе со старшим врачом Н.Петровым.

В течение многих дней в районе бедствия находились суда Северного флота. Они контролировали радиационный фон и вели поиски погибших подводников, тела которых не обнаружили в день трагедии.

Запрет на сигнал SOS

Потерпевшая аварию лодка не подала международный сигнал бедствия, так как должностные инструкции запрещали командиру обращаться за помощью к иностранным государствам в связи с секретностью корабля. Возможно, командир лодки и пренебрег бы этим запретом в критической ситуации, но до последнего момента она ему не казалась таковой. Однако, как выяснилось позднее, многих жертв удалось бы избежать (кроме четырех, погибших во время пожара), если бы сигнал SOS был подан по международным частотам сразу после всплытия лодки.

Существует многосторонняя Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974-1978 гг. Более того, в 1988 г. СССР и Норвегия подписали межправительственное соглашение о предоставлении помощи гражданам двух стран, оказавшимся в экстремальной ситуации на море. В рамках этой договоренности, в Буде (Норвегия) и в Мурманске (СССР) созданы специальные спасательные штабы. Однако штаб в Буде узнал о случившемся лишь через 12 часов после начала пожара и через 6,5 часов после гибели лодки. Сообщение поступило не от советской стороны и даже не от норвежских военных, а из средств массовой информации. По словам начальника Главного центра спасательной службы в Буде У.Сендерланда, для спасения моряков могли быть задействованы как вертолеты «Си-Кинг» 330-й спасательной эскадрильи, так и норвежский корабль береговой охраны, находившийся в этот момент южнее острова Медвежий. Они могли прибыть в район аварии примерно одновременно, а именно через два с половиной — три часа после получения сигнала бедствия. Вертолеты «Си-Кинг» способны взять на борт по

веревочной лестнице до 20 человек, а также совершать посадку на судно береговой охраны.

Сообщение в еженедельнике «Аргументы и факты» о том, что подводники могли быть спасены, вызвало бурю возмущения в Североморске. Работники военно-морской базы и жители города провели демонстрацию, требуя от командования Северного флота ответа. Руководители поспешили заявить, что у норвежских ВВС нет вертолетов, которые могли бы спасти экипаж «Комсомольца».

На запрос газеты уточнение дал заместитель начальника Главного штаба спасательной службы в Буде А.Осеред:

— На базе в Буде находится два вертолета «Си-Кинг», Еще два таких вертолета базируются неподалеку — в Лаксэльве. Уже через одну-две минуты после поступления информации из штаба в Мурманске или сигнала бедствия непосредственно с вашей подводной лодки два из четырех вертолетов могли подняться в воздух. Максимальная их скорость — 215 км/ч, дальность полета без дозаправки — 900 км. К месту происшествия вертолеты прибыли бы через 2,5 часа.

Иными словами, норвежские спасатели могли прибыть в район аварии в 13.30, то есть за 3 часа 45 минут до гибели лодки и за пять часов до прибытия советских спасателей. Более того, вертолеты могли бы действовать с намного большей эффективностью.

Осеред сообщил:

— Ваши самолеты сбросили спасательные плавсредства в 300 м от тонущих моряков, которые так и не смогли ими воспользоваться. Наши вертолеты могли сбросить надувные лодки с точностью до 5 м. Но это вряд ли понадобилось бы, так как мы могли поднять подводников на борт вертолетов с помощью трапов. Каждый вертолет «Си-Кинг» способен принять на борт 18-19 человек. Подняв людей из воды, вертолеты дозаправились бы на острове Медвежий либо на корабле норвежской береговой охраны «Анденеф», находившимся в 108 км от места катастрофы. Мы понимаем причины, по которым советские военные не обратились к нам за помощью — лодка была «слишком секретная». Если уж на то пошло, наши спасатели могли бы дождаться, пока лодка затонет и тут же поднять ваших людей из воды.

Таким образом, если бы «К-278» обратилась за помощью к норвежцам сразу после всплытия, моряки могли быть спасены уже около 15.00, то есть за два часа до гибели лодки.

Кстати о секретности. И норвежские газеты, и мировая пресса приводили в эти дни подробные тактико-технические данные сверхсекретной лодки и схемы, показывающие расположение

основных установок и вооружения.

Советские военные руководители, включая тогдашнего министра обороны СССР Д.Язова, обращали внимание на спасающий честь мундира нюанс: считать ли необходимость проведения спасательной операции с момента всплытия или с момента затопления лодки. Так, если первая часть уже упоминавшегося заявления Д.Язова в «Литературной газете» — «Анализ показывает, что раньше плавбазы (18.00) в район аварии прибыть никто не мог» — может оспариваться, то вторая его часть вне всякой критики с этой точки зрения: «Возможное время прибытия норвежских вертолетов в случае их вылета **с появлением необходимости** в эвакуации (выделено мною — *Н.М.*) — 19.30, а корабля их береговой охраны — к исходу суток.»

Чувства норвежцев выражены в телеграммах соболезнования, которые направили СССР премьер-министр Гру Харлет Брунтланд, министры иностранных дел и обороны. Однако действия последнего вызовут многочисленные нарекания и 11 апреля в стортинге (парламенте) состоятся слушания по поводу пассивности Ю.Й.Хольста в чрезвычайной ситуации. В своем выступлении перед депутатами он изложил следующую версию.

Около 14.00 главному командованию норвежских вооруженных сил стало известно, что советский самолет направлен на поиск подводной лодки. В 15.57 военная разведка Норвегии получила сведения о возможном спасательном учении в 200 км юго-западнее острова Медвежий. По приказу главного командования туда в 16.15 с базы норвежских ВВС в Анде вылетел разведывательный самолет «Орион». Он обнаружил на воде плотик, облепленный людьми, а также два безжизненных тела метрах в ста от него и около 17.00 доложил о возможном серьезном происшествии. (Напомним, подошедшая советская плавбаза подберет моряков примерно через полчаса.) О том, что на советской атомной подводной лодке произошла авария, стало ясно лишь после возвращения самолета в 19.15.

Причин медлительности военных властей, по словам Ю.Й.Хольста, было две. Во-первых, долгое время считалось, что речь идет об обычной учебной тревоге. Во-вторых, министерство обороны продолжало рассматривать аварию с разведывательной точки зрения и не последовало оперативным предписаниям. Система гражданского оповещения была поэтому задействована лишь поздно вечером.

Особую озабоченность норвежцев вызывало возможное радиоактивное заражение акватории. Известно, что после аварии на британской атомной подводной лодке около базы в Глазго было заражено 5000 км^2 и под угрозой оказалось 13 тыс. жителей

прибрежных районов Шотландии. В 23.30 7 апреля норвежские журналисты обратились в Институт радиологического контроля в Осло с просьбой взять пробы на радиоактивность в районе катастрофы. Уже на следующий день здесь берут пробы воды. Ответ однозначный: повышения радиации, указывающего на повреждение реактора или утечку из него, нет. Действительно, реактор надежно заглушён экипажем, а его конструкция имеет большой запас прочности.

Однако в морской воде металл неминуемо разъедает коррозия, и рано или поздно встанет вопрос о подъеме корабля с глубины 1500 м.

Со дна морского

В послевоенный период аварийно-спасательными службами подняты две дизельные и одна атомная подводные лодки ВМФ СССР. В двух случаях работы производились советскими аварийно-спасательными службами.

Речь идет прежде всего о дизельной подлодке Северного флота «С-80». 27 января 1961 г. лодка под командованием капитана 3 ранга А.Ситарчика исчезла со всем экипажем (68 человек) в Баренцевом море. Упорные многомесячные поиски желаемых результатов не принесли. Работавшая государственная комиссия причин гибели «С-80» установить не смогла.

Доклады рыбаков о потере сетей в одном из районов промысла навели на мысль, что они могут обрываться, цепляясь за утонувший корабль. В 1969 г. первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И.Петелин, спустившись в батискафе, обнаружил в указанном рыбаками районе лежащую на дне подводную лодку с висящими на рубке оборванными рыбацкими сетями. Это была «С-80», более восьми лет назад не вышедшая в установленное время на связь.

Для подъема лодки использовались не только лучшие спасательные силы ВМФ во главе с опытным руководителем аварийно-спасательной службы контр-адмиралом Н.П.Чикером, но была создана научно-конструкторская группа для разработки и изготовления захватного приспособления. Операция по подъему лодки, затонувшей на глубине 200 м, проводилась впервые. 24 июля 1969 г. с борта спасательного судна «Карпаты» «эску» взяли в объятия железные клещи захватного устройства. Ее перенесли на более мелкое и спокойное место, а затем с помощью понтонов, заведенных водолазами, подняли на поверхность. Тогда и была

установлена причина гибели лодки — поступление забортной воды внутрь прочного корпуса через открытую шахту подачи воздуха к дизелям.

В 1983 г. в бухте Крашенинникова с глубины 35 м была поднята атомная подводная лодка «К-429», о затоплении которой я уже рассказывал.

Подъем дизельной ракетной лодки «К-129», затонувшей 8 марта 1969 г. в Тихом океане, заслуживает отдельного рассказа по двум причинам. Во-первых, она затонула на глубине 5000 м, а во-вторых, подаем ее был осуществлен силами американских спасательных служб и ЦРУ. История эта проливает свет на множество проблем — технических, политических, этических, — касающихся службы всех военных моряков.

Обреченные на безвестность

«К-129» под командованием капитана 1 ранга В.И.Кобзаря с экипажем более 100 человек и тремя баллистическими ракетами на борту вышла на патрулирование в Тихий океан 24 февраля 1968 г. и... исчезла. Пресса хранила гробовое молчание, и даже морским офицерам Тихоокеанского флота было запрещено вести какие-либо разговоры на эту тему.

Между тем с начала марта по май 1968 г. проводилась невиданная по размаху и секретности поисковая операция, в которой были задействованы десятки военных кораблей, суда морского и рыболовного флота, самолеты и вертолеты. Однако не удалось обнаружить ни лодку, ни каких-либо признаков катастрофы. Было сделано заключение о гибели «К-129», родственникам подводников сообщили об их смерти, на территории базы подводных лодок заложили камень для установки памятника. В деле была поставлена точка. Но не для всех.

Взрыв от разрушения корпуса лодки на глубине был зафиксирован донными акустическими системами ВМС США. Затопление «К-129» около острова Гуам замечено с орбиты американским спутником-шпионом. Таким образом, командование ВМС США и ЦРУ получили сведения о точном месте гибели подводной лодки: 40˚00' с.ш. и 180˚00' в.д.

Среди версий о причине гибели «К-129» заслуживает внимания возможность ее столкновения с американской подводной лодкой слежения. Это могла быть «Суордфи» (типа «Скейт»), которая через три дня после гибели «К-129» прибыла на

базу в Иокосука (Япония) с повреждением ограждения боевой рубки. В этом случае американцы, естественно, точно знали координаты гибели лодки.

В июне 1968 г., убедившись, что советские спасательные службы прекратили поиски погибшей лодки, ВМС США и ЦРУ приступили к осуществлению секретной операции, получившей кодовое название «Клементина», по обнаружению и подъему «К-129». Их интерес очевиден: получить доступ к советским баллистическим ракетам, шифрам, кодам, системам связи, управления, технологиям строительства прочного корпуса и т.п. Лодка была обнаружена научно-исследовательским судном на глубине 5000 м на каменистом грунте. К удивлению американцев, внешне она почти не пострадала от взрыва, погружения на чудовищную глубину и удара о дно.

Строительство огромного сооружения с мощными гидравлическими лапами для захвата лодки, корабля-базы для осуществления подъема, а также подготовка в условиях строжайшей секретности необходимого персонала заняли более шести лет. Настоящая цель длительных приготовлений была известна лишь троим — президенту Ричарду Никсону, директору ЦРУ Уильяму Колби и финансирующему работы миллиардеру Ховарду Хьюзу. Стоимость операции составила более полумиллиарда долларов.

Операция по подъему с помощью поискового судна «Мизар» и судна «Гломар Эксплорер» со специальной баржей началась в мае 1974 г. В июле-августе лодку подняли. По одним данным, уже у самой поверхности ее корпус переломился, и кормовая часть погрузилась обратно в пучину. По другим, были подняты все три части развалившейся лодки.

Столь же противоречивы и сообщения по поводу захоронения экипажа, большая часть которого в момент гибели лодки находилась в первом и втором отсеках (видимо, все свободные от вахты моряки смотрели кинофильм или проводили собрание). По прошествии шести лет все они, по утверждению одного из участников работ, «выглядели только что утонувшими». Одни утверждают, что были найдены тела многих членов экипажа, другие говорят лишь о восьми подводниках. По одним сведениям, погибшие погребены в океане с отпеванием на русском и английском языках, под звуки траурного салюта и гимна СССР, по другим — на суше, на американской территории. Как бы то ни было, советская лодка была поднята американцами, которые и захоронили погибших подводников.

В то время, как весь мир обсуждал эту грандиозную по масштабам и технической сложности операцию, советская печать

хранила молчание. И подобная реакция возмутительна, поскольку складывалось впечатление, что страна отказалась от граждан, которых послала охранять безопасность своей территории. СССР было достаточно опубликовать в «Извещениях мореплавателя» или в открытой печати сообщение о гибели лодки с примерным указанием района, чтобы ни одна другая страна не имела юридического права поднять лодку. В отсутствие такого сообщения имущество считается бесхозным.

Однако в СССР гибель подводников официально не зарегистрирована. На патрулирование лодка направлялась в крайней спешке, с отзывом офицеров из отпусков и приписыванием ряда подводников, не входящих в постоянный экипаж. Даже список личного состава, выходящего в море, не был заверен, поэтому родственники погибших до сих пор не могут добиться назначения пенсии.

После подъема лодки МИД СССР направил Госдепартаменту США ноту, в которой обвинял американцев в нарушении международного морского права (подъем со дна океана чужого корабля) и в осквернении братской могилы погибших моряков. Однако ни то, ни другое утверждение не имели под собой никаких правовых оснований.

В октябре 1992 г. директор ЦРУ Р.Гейтс во время встречи с Б.Ельциным передал Президенту России материалы, касающиеся гибели «К-129». Гейтс информировал Президента, что летом 1974 г. специально построенное американское судно водоизмещением в 36 000 т, подняло носовую часть советской подводной лодки, которая затонула в марте 1968 г. в северном районе Тихого океана. В лодке были обнаружены останки шести погибших, трое из них имели удостоверения личности Виктора Лохова, Владимира Костюшко, Валентина Носачева. Этим ребятам в момент гибели было по 20 лет. Остальных троих опознать не удалось.

Церемония погребения была снята на пленку на тот случай, если русские попытаются обвинить американцев в неуважении к погибшим. Погребение соответствовало нашему ритуалу.

Возможен ли подъем «Комсомольца»?

После этого отступления, доказывающего, что технически можно поднять затонувшую лодку даже с глубины 5000 м, рассмотрим практические проблемы подъема «Комсомольца».

Вскоре после затопления лодка была обследована с помощью

технических средств ВМФ и Академии наук СССР, включая подводные обитаемые аппараты «Поиск-2», «Мир-1», «Мир-2», научно-исследовательское судно «Академик Мстислав Келдыш» и спасательное судно «Михаил Рудницкий». «Комсомолец» лежит на плоском участке дна практически без крена и дифферента на глубине 1655 м.

Прочный корпус лодки видимых повреждений не имеет, и возможно, ее удастся поднять в виде целой конструкции. Однако в настоящее время технических средств для выполнения таких работ в полном объеме нет ни в бывшем СССР, ни в других странах.

В нашей стране создано специальное КБ в системе Министерства судостроительной промышленности, которое изучило известные способы подъема, а также новые предложения и разработки.

Фактически возможности подъема затонувшей лодки, требующей усилия, равного около 6000 т, сводятся к двум вариантам.

В первом лодка прикрепляется к двум автономным модулям с балластными цистернами, которые либо надежно захватывают ее лапами, либо заключают внутрь себя. Затем балластные цистерны продуваются (воздухом высокого давления или за счет газификации сжиженного азота), и модули всплывают, увлекая за собой на поверхность лодку. В этом случае используется тот же принцип, что и при всплытии подводных лодок.

Во втором варианте, затонувший корабль поднимается с помощью лебедок и прочных канатов с борта специального судна, способного компенсировать создающиеся при подъеме лодки перегрузки.

Особого внимания заслуживает предложение Нидерландского консорциума глубоководных операций, основывающееся на кажущемся более сложным втором варианте. Однако все необходимые для проведения операции технические средства, включая судоподъемное судно и захватно-подъемный механизм, уже сейчас производятся серийно и не требуют, таким образом, огромных затрат времени и средств на создание. Кроме того, ряд проблем решается за счет применения новейших технологий и материалов, преимущества которых могут быть продемонстрированы на одном примере. В проекте консорциума вместо стальных канатов предполагается использовать капроновые, весящие в пять раз меньше, но в 8-10 раз более прочные. В отличие от других предложений, голландский проект мог бы быть реализован в ближайшие два-три года.

Стремление наших северных соседей участвовать в подъеме

«Комсомольца» вполне понятно, ведь речь идет о жизненных интересах скандинавов. В июне 1991 г. К.Гуссгард, директор норвежского Госатомнадзора и лидер партии «зеленых», заявил в интервью «Московским новостям»: «Москва не имеет права единолично решать вопрос о подъеме “Комсомольца”. Международная научная общественность должна получить исчерпывающие данные, так как неудачный подъем погибшей лодки может привести к Чернобылю в океане».

Технические и экономические оценки возможности подъема «Комсомольца» делались в свое время и отечественными специалистами, по мнению которых операцию можно было бы осуществить в начале 90-х годов. Однако, учитывая распад СССР и сложную ситуацию, в которой оказалась страна, ее экономика и вооруженные силы, эта проблема вряд ли окажется среди приоритетных в ближайшие годы. Поэтому необходимо не ослаблять международных усилий, направленных на организацию подъема «Комсомольца», ибо он представляет реальный очаг опасности для всего человечества. А средства на реализацию этой операции можно было бы изыскать за счет сокращения военного бюджета.

Сейчас мнения о судьбе лодки разделились. Некоторые флотоводцы считают, что ее подъем не осуществим и предлагают соорудить «саркофаг» для «Комсомольца» в глубинах океана. Между тем генеральный конструктор ведущего российского КБ по проектированию стратегических подводных лодок академик И.Д.Спасский полагает, что подъем лодки возможен через пять лет.

Бессильные спасатели

Первый трагический урок гибели «Комсомольца»: необходимо снять запрет на посылку международных сигналов бедствия в случае аварии на военном корабле. В вооруженных силах подача сигнала SOS должна быть не монополией командования, а неотъемлемым правом человека.

Правительственная комиссия по расследованию причин гибели «Комсомольца» заявила прессе, что корабль был технически исправным и подготовленным к автономному плаванию. Так ли это?

Начнем с надежных и эффективных систем предотвращения и тушения пожаров. У отечественных моряков их до сих пор нет, как нет и корабельной системы, позволяющей достоверно

оценивать обстановку в аварийных отсеках для принятия решений. Наши спасательные службы по-прежнему беспомощны перед проблемой, вечной, как само мореплавание: спасение жизни на воде. Продуман вопрос извлечения подводников из тисков глубины, для чего созданы специальные суда и подводные лодки. Однако в самой простой ситуации — люди мерзнут и тонут в море — спасатели оказались беспомощными.

По горькой иронии судьбы подводники были спасены плавбазой, которая, не теряя ни минуты и двигаясь полным ходом, достигла места катастрофы через пять часов после получения сигнала бедствия. Скорость ее движения не превышает 10 узлов (18,8 км/ч).

Где же скоростные средства спасательных служб?

Командиры гидросамолетов «М-12» в открытом письме главному конструктору заявили, что эта машина способна спасать людей только в идеальных условиях. Она может садиться и взлетать при высоте волны не более 0,6-0,8 м, но и при таком небольшом волнении выполнение маневров сопряжено с большими трудностями для экипажа. Настоящий спасательный гидросамолет, к разработке которого в нашей стране еще и не приступали, обязан брать людей с поверхности воды при ветре силой не менее 5 баллов.

Не приспособлены для спасения подводников и мощные противолодочные «Ил-38», рассчитанные лишь на помощь терпящим бедствие летчикам. Авиаторы приводняются вместе с автоматически надувающейся лодочкой, на которой им нетрудно подгрести к сброшенному со спасательного самолета на парашюте контейнеру и вытянуть шнур раскрытия плота. Закоченевшие в воде моряки проделать этого не смогли.

Как ни странно, до 1985 г. поисково-спасательная служба ВВС флота была оснащена катером «Фрегат», который сбрасывался с самолета в район бедствия. Он один мог бы спасти весь экипаж «К-278». Однако спасательный катер списан и передан в музей Северного флота.

— Наше сегодня — десантируемый катер «Ерш», — поясняет начальник авиационной спасательной службы флота полковник Б. Куц. — Он выезжает из грузового салона самолета «Ан-12» на специальных лыжах и приводняется на парашютах вместе с экипажем из трех человек, включая фельдшера-спасателя.

Вот что нужно было в Норвежском море, но... сделаны «Ерши» настолько плохо, что их главной конструктор В. Рубцов вместе с полковником Б. Куцем подписали запрет на их практическое применение. Пагубную роль вновь сыграла система коллективной безответственности: одно ведомство отвечало только за

мореходные качества катера, другое — только за летно-парашютные... и никто за работу оборудования в целом.

Самое печальное, что и третье поколение катеров-спасателей, так называемых «Гагар», пока представлено лишь опытным образцом. Судостроительный завод, который должен запустить в производство серию, занят в первую очередь изготовлением ширпотреба — прогулочных лодок, пляжного оборудования, металлической посуды.

Необходимы не только катера, но и неопрокидываемые и реально надувающиеся плотики, способные мгновенно отсоединяться в случае аварии. Требуются дыхательные аппараты, которые легко надеваются, позволяют двигаться, не плавятся на лице при пожарах. Нужна спецодежда, не вспыхивающая, как бальное платье от новогодней свечи.

На флоте до сих пор нет костюмов с подогревом: они заказаны промышленности, но еще не поступили. Между тем за десять лет до гибели «Комсомольца» в северных водах погибла швартовая команда, смытая волной. По заключению медицинской экспертизы, смерть моряков наступила через 15 минут после того, как они оказались в воде, спасательные жилеты не дали телам утонуть. Не разработаны и другие меры по индивидуальной защите людей, оказавшихся за бортом в северных водах. И это, не говоря уже о главном — о кораблях, способных продержаться на плаву до прихода спасателей.

Кто должен обеспечить выполнение этих заказов — Северный флот? Но подобное оснащение нужно и для спасения рыбаков, яхтсменов, нефтедобытчиков, пассажиров морских судов...

Ни одна заинтересованная организация не сможет проконтролировать создание всего арсенала аварийно-спасательных средств. Ведь не удалось это вооруженным силам, где деньги не считали! Кстати, средства, высвобождаемые в связи с сокращением военных расходов, должны расходоваться прежде всего на разработку и создание аварийно-спасательного оборудования. Пусть в условиях, когда у страны нет определенных внешних врагов, военных будет меньше, но они будут лучше оснащены, обеспечены, подстрахованы от несчастных случаев.

Второй урок гибели «Комсомольца» — нужна единая государственная спасательная служба, способная обеспечить себя всем необходимым снаряжением. Она же будет поддерживать связь с аналогичными зарубежными организациями, что позволит координировать поисково-спасательные работы и из всех имеющихся у разных стран вариантов выбирать оптимальный для спасения людей.

Мнения независимых экспертов

Обычно объективное расследование причин катастроф и выводы, позволяющие исключить подобные ситуации в будущем, поручаются правительственной комиссии. Такая комиссия была создана и после гибели «Комсомольца». Ее возглавлял О.Бакланов, в то время глава советского военно-промышленного комплекса. Заключения комиссии, как я уже упоминал, не публиковались, однако они естественно стали известны специалистам. Реакция на ее выводы со стороны подводников и корабелов была резко отрицательной, поэтому в рамках президентской Комиссии по проверке объективности и полноты расследования причин гибели и травматизма военнослужащих и военных строителей в мирное время создали группу № 11. Она установила, что в уголовном деле по факту гибели «Комсомольца» не учтены 17 ключевых вопросов, которые были частично изложены в Комитете обороны и государственной безопасности Верховного Совета СССР вице-адмиралом Е.Черновым.

Президентская комиссия была вынуждена заново возбудить уголовное дело, однако ее доклад, по-видимому, так и не попал на рабочий стол М.Горбачева. Дважды его пытались передать Президенту СССР депутаты Верховного Совета СССР Ю.Калмыков и С.Алексеев, но каждый раз Бакланову удавалось перехватить его. Оно и понятно: доклад комиссии ставил под сомнение профессионализм руководителей военно-промышленного комплекса.

Я попросил Героя Советского Союза Евгения Дмитриевича Чернова обобщить свои заключения о причине гибели «Комсомольца» и его экипажа специально для этой книги.

Евгений Дмитриевич знает «Комсомолец» не понаслышке: он проводил опытную эксплуатацию лодки, был руководителем ее уникального погружения на глубину 1000 м, а после гибели лодки с группой независимых специалистов занимался расследованием ее причин. Сейчас вице-адмирал Е.Чернов в опале, иной участи и не могло быть у человека, взявшегося доказать, что причины катастрофы «К-278» во многом фальсифицированы.

Вот заключение этого видного подводника:

«Экипаж “Комсомольца” был “приговорен” еще в 1986 г., за три года до гибели лодки. Именно тогда вице-адмирал

И.Тынянкин, заместитель начальника кораблестроения и вооружения ВМФ, подписал совместное решение ВМФ и Минсудпрома о принятии лодки в эксплуатацию с устранением “отдельных конструктивных недоработок” при очередном ремонте, проводящемся через 8-10 лет. В частности, речь шла об аварийно-спасательной камере, которая отняла жизнь у пятерых моряков, включая командира. О принятии в эксплуатацию неисправной лодки прекрасно знал В.Чернавин, который с момента своего вступления в должность главкома ВМФ в январе 1986 г. включил в боевой состав флота десятки кораблей с крупными конструктивными недоработками. Более того, и спустя три года после катастрофы “Комсомольца” на боевое дежурство выходили атомные подводные лодки с точно такой же всплывающей камерой. Ситуация такая же, как если бы главком ВВС приказывал летчикам подниматься в воздух с парашютами, которые не раскрываются!

Выходящие в море подводники знают также, что в случае беды их надежду на спасение могут отнять заклинивающиеся люки и неисправные спасательные средства, принятые по той же схеме: не будем откладывать эксплуатацию, потом доработаем!

Основная часть личного состава лодки погибла от переохлаждения в воде. Спасательной операцией — в дневное время — из Москвы руководил лично главком Чернавин. По его признанию в одном из интервью, уже из первых донесений ему стало ясно, что пожар был необычным. Ему достаточно было сообщить об аварии норвежской спасательной службе, чтобы практически весь экипаж был спасен. Зная, что эти жертвы целиком на его совести, Чернавин продолжает повторять заведомую ложь: никто, якобы, не мог подойти к месту аварии быстрее, чем тихоходный “Алексей Хлобыстов”.

Однако существует еще одна принципиальная причина гибели “Комсомольца”. Мне нелегко говорить на эту тему, потому что анализ гибели подводной лодки может бросить тень на погибших моряков. Сразу хочу оговориться, что все члены экипажа в аварийной ситуации действовали мужественно, не было проявлений трусости или неисполнения приказов. Моряки держались до последнего и погибли с достоинством людей, честно выполнивших свой долг.

Трагедия состоит в том, что личное мужество и стойкость не заменяют знаний, мастерства и взаимозаменяемости подводников. Потерпевший бедствие на “Комсомольце” экипаж, в отличие от первого, основного, не был по-настоящему обучен действовать в сложной обстановке, тем более на экспериментальной лодке.

Конструктивные недостатки “Комсомольца” присущи, к сожалению, и другим подводным лодкам. Пожары на них не такая уж редкость, но, как правило, их удается локализовать и потушить еще в начальной стадии штатными средствами. На “Комсомольце” это не удалось. Почему?

В анализе нашей экспертной группы, представленном командованию ВМФ и правительственной комиссии, ответ на этот вопрос дается однозначный. Возгорание на “Комсомольце” переросло в пожар высокой интенсивности, похожий на пламя в гигантском кузнечном горне, не из-за несовершенства техники, а из-за ошибок в действиях экипажа. Моряки отступили от предусмотренных в подобных случаях приемов и правил и не использовали имеющиеся на лодке возможности в борьбе за ее живучесть. Обычный пожар не должен привести к потере герметичности прочного, тем более титанового, корпуса, как это произошло в результате подачи в горящий кормовой отсек практически всего запаса воздуха высокого давления.

Однако и после этого “Комсомолец” еще не был обречен на гибель, как утверждают члены комиссии ВМФ. У экипажа оставались и возможности, и время, чтобы начать борьбу с поступлением забортной воды, удержать корабль на плаву и обеспечить его остойчивость. От главного командного пункта лодки требовалось наладить оперативное поступление информации о состоянии корабля и правильно оценивать ее. Это не было обеспечено. В результате экипаж не успел даже приготовиться к эвакуации: достать из неаварийных отсеков индивидуально-спасательные средства, спустить и надуть плотики и шлюпку.

Таким образом, причин катастрофы, на наш взгляд, несколько. Во-первых, экипажу не хватило знаний и отработанных навыков в борьбе с аварией. Во-вторых, не было отлаженного взаимодействия главного командного пункта с аварийными партиями отсеков и со всем экипажем. Наконец, подводники не усвоили в достаточной степени опыт аварий на других атомоходах.

Хочу подчеркнуть, что это не вина, а беда экипажа. Истинные виновники трагедии в Норвежском море — руководители соединения подводных лодок, в которое входила “К-278”. Это они обязаны были обеспечить подготовку второго экипажа к боевой службе, проверить ее качество и убедиться в абсолютной готовности каждого подводника к действиям в экстремальной ситуации.

За четыре неполных года в соединении, где проходил подготовку второй экипаж, сменилось три начальника штаба, и в

течение лишь двух месяцев соединение покинули командир и три его заместителя. С середины 1987 г. на протяжении полутора лет были заменены все адмиралы, то есть люди, курирующие подготовку моряков. Прибывшие им на смену начальники не прошли предварительно необходимой переподготовки.

Разумеется, сокращение вооруженных сил и перемещение людей на другие должности — нормальное явление. Но при этом необходимо думать о том, чтобы профессионалов сменяли профессионалы. Кадровая чехарда, продолжающаяся в ВМФ и сегодня, разрушает годами складывающиеся традиции, что приводит к снижению профессиональной компетентности.

Трагедия в Норвежском море еще раз показала, что центральным в обеспечении безаварийной службы является профессионализм: и создателей, и строителей и, в первую очередь, личного состава подводных лодок.

Горький, трагический опыт бесценен. Только суровая, но правдивая информация о причинах аварий может помешать их повторению на других кораблях. Правды достойны и погибшие, и живущие мужественные люди, избравшие опасную, но необходимую профессию подводников.»

Меня самого беспокоил вопрос: почему так быстро на «Комсомольце» развивался пожар, перебрасываясь из отсека в отсек? Его не раз задавал и своим бывшим сослуживцам, инженер-механикам атомных подводных лодок, обратился с ним и к контр-адмиралу в отставке Л.Б.Никитину, в объединение которого входила лодка «Комсомолец». Его версию причин аварий считаю достаточно обоснованной, так как подобные возгорания имели место (причем несколько раз) и на других атомных подводных лодках. И, хотя ответ контр-адмирала носит довольно профессиональный характер, считаю необходимым привести его полностью:

«Излагаю версию происшедшего на “Комсомольце”, основанную на собственном опыте службы, знании психологии подводников, обнародованных фактах, личном общении со старшим матросом Н.Бухникашвили — дисциплинированным, организованным и знающим специалистом. Мне показалось странным, что матрос не доложил в центральный пост о возникновении пожара. Не сделать этого он мог только в одном случае — физической невозможности доклада. Официальная версия начала пожара исключает такую невозможность, поскольку развитие пожара от короткого замыкания, хотя и очень скоротечно, но не мгновенно, что было на самом деле.

Вот мое видение начала пожара:

1. В седьмом отсеке в это время работал сепаратор,

проводивший сепарацию масла в запасных цистернах. Поскольку температура в них низкая (район плавания — Норвежское море в апреле месяце), то был включен подогреватель масла.

2. При переключениях силовой сети и обесточивания сепаратор останавливается, при подаче напряжения автоматически не запускается. Маслоподогреватель с появлением напряжения продолжает греть масло. Так как теплосъема нет, масло в подогревателе очень быстро достигает температуры воспламенения (при неисправности очень ненадежных автоматов ТР-200).

3. Температура и давление в маслоподогревателе в считанные минуты достигли предельных значений. Давлением масла вырвало смотровое стекло, и масло в распыленном виде было выброшено в отсек. Соприкасаясь с воздухом (кислородом), оно воспламенилось. В доли секунды отсек, где находился старший матрос Н.Бухникашвили, превратился в горящий факел. Мгновенный болевой шок не дал ему возможности сделать доклад в центральный пост подводной лодки. Имея достаточную липкость, горящее масло оседало на оборудовании отсека (кабели, трубы воздуха высокого давления и др.), способствуя развитию пожара. Система воздуха высокого давления взорвалась, подавая в пекло свежий кислород. Видимо, этот вариант может быть подтвержден после подъема “Комсомольца”.

В течение службы я трижды имел несчастье наблюдать последствия, участвовать в расследовании и восстановлении повреждений от пожара при взрывах маслонагревателей. После пожаров на атомных подводных лодках “Ленинский комсомол” в сентябре 1967 г. с гибелью 39 человек, атомной подводной лодки “К-8” с гибелью части личного состава и ее самой стало ясно, что без системы пожаротушения, обеспечивающей локализацию и прекращение любого пожара, катастрофы на кораблях будут неизбежными».

Ненужный трагический опыт

Мы разобрали лишь несколько наиболее показательных технических катастроф и аварий, произошедших на атомном подводном флоте. Намеренно не касались этой темы в отношении ни надводных кораблей с атомной энергетикой, ни дизельных подводных лодок. Не упоминалось здесь и о навигационных катастрофах и происшествиях: столкновениях, посадках на мель, касания грунта. Тем более не будем затрагивать таких позорных

явлений, как поражение собственных кораблей на учебных стрельбах.

Причина такого ограничения проста: аварийность в ВМФ СССР была столь велика, что анализ всех происшествий потребовал бы многолетней работы исследовательской группы, если не института. Лишь список технических аварий включает в себя полторы сотни происшествий: от серьезных отказов до катастроф.

Еще в 1974 г. я предложил заместителю главнокомандующего ВМФ адмиралу В.Г.Новикову срочно издать книгу об авариях и катастрофах, которая находилась бы на каждом корабле с атомной установкой и входила бы в комплект учебной документации. Адмирал ответил, что существующей системы информации об аварийности вполне достаточно, а «черной книги» ВМФ не нужно.

Новиков был одновременно и прав, и не прав. Прав в том, что такая книга неминуемо служила бы обвинением в халатности и безответственности десяткам высоких ведомств и инстанций, ограничивающихся наказанием «стрелочников» и не желающих менять систему в корне. А неправ потому, что пока моряки и все общество не осознают глубины проблем, от которых зависит жизнь не только экипажей, но и всех жителей планеты, в этой области вряд ли что-нибудь изменится.

Вот поэтому я стал инициатором написания этой книги. Несмотря на то, что мне по сфабрикованному уголовному делу пришлось провести более пяти лет в тюрьмах и лагерях... Несмотря на то, что в свое время я давал бессрочную подписку о неразглашении секретных сведений... Писать ее меня побудила боль за погибших товарищей. Даже после смерти имена многих из них остались неизвестны, памятники им, если и существуют, то стоят на территориях, недоступных российским гражданам, а семьи погибших находятся, как правило, в тяжелом материальном положении. Расхожая фраза — «Родина должна знать своих героев!» — остается пустыми словами.

Важным мне кажется и обнародование неизвестных фактов, связанных с авариями и катастрофами на подводных лодках, ведь они, как правило, происходят по одному сценарию. Повторялись трагические ошибки в действиях экипажа на борту, не были исправлены упущения при создании кораблей и подготовке личного состава на берегу. Мертвые ничему не научили живых.

А опыт этот, каждая частичка которого оплачена человеческими жизнями, сводится к нескольким доказанным истинам, которые в свою очередь требуют конкретных изменений в существующей системе.

Рок или закономерность

Официальные органы, изучающие причины аварийности, любят ссылаться за успокаивающую статистику. Вот и Комиссия по проверке объективности и полноты расследования причин гибели и травматизма военнослужащих и военных строителей в мирное время, созданная по Указу Президента СССР, охотно приводит данные, показывающие, что в этой области у нас дела, в сущности, на уровне мировых стандартов.

Например, по данным Лондонской страховой компании Ллойда, в период с 1980 по 1989 г. ежегодно погибали или терпели тяжелые аварии в среднем 189 судов разных стран. При этом около 67% аварий связаны со столкновениями, посадками на мель и касанием грунта и лишь 33% — со взрывами, пожарами и затоплениями.

Приятно комиссии и доложить о том, что в ВМС ведущих капиталистических стран с 1945 по 1988 г. произошло более 1200 крупных аварий. Даже на злополучный 1989 г. в ВМФ СССР пришлись три крупные аварии (в том числе катастрофа «Комсомольца»), в результате которых погибли 45 человек, а в ВМС США свыше 20 тяжелых аварий, в которых погибли более 60 человек и ранены 90. Главная военная прокуратура также приводит данные, согласно которым на отечественном флоте все обстоит благополучно. В самом деле, из 1283 военнослужащих, погибших за пять лет (1986-1990), моряков лишь 169. Однако в официальные заверения верится с трудом. По моему учету, дневниковым записям и беседам с сослуживцами только на Северном флоте за тридцать лет произошло 144 технические аварии и катастрофы атомных подводных лодок (поломки и отказы в расчет не берутся, так как большинство из них просто не докладывается).

Из шести погибших советских подводных лодок лишь в случае с дизельной «К-129», затонувшей в 1968 г. у острова Гуам, причина затопления остается неизвестной. Все три катастрофы атомных подлодок ВМФ СССР — «К-8» в 1970 г. в Бискайском заливе, «К-219» в 1986 г. в районе Бермудских островов и «К-278» в 1989 г. в Норвежском море — разворачивались по одному сценарию:

1) пожар на глубине при нахождении лодки на боевой службе (характерно, что во всех трех случаях это произошло в конце патрулирования, во время движения к базе);

2) всплытие лодки, борьба за живучесть, заканчивающаяся тем, что лодка остается без хода и без связи;

3) обстановка в отсеках центральному посту ясна не полностью;

4) поступление воды внутрь прочного корпуса;

5) потеря плавучести и остойчивости;

6) затопление.

Во многих других случаях удалось не допустить двух или трех последних стадий при обязательном прохождении предыдущих.

На советском подводном флоте было три аварии, обусловленные самопроизвольным пуском реакторов: на «К-140», «К-222» и «К-11». Все три связаны с низкой организацией потенциально опасных работ, причем дважды были перепутаны фазы источников питания.

И на Северном, и на Тихоокеанском флотах случались взрывы реакторов лодок у причала. Причиной была халатность в проведении работ, а результатом — гибель людей и радиоактивное заражение местности. Так что нам трудно согласиться с выводом английского спасателя-подводника У.Шелфорда: «Возможность повторения причин и условий аварий на подводных лодках чрезвычайно мала, поэтому рекомендации любой комиссии едва ли окажутся полезными в будущем».

Существуют и общие причины аварийности отечественных атомных подводных лодок, которые неоднократно подтверждались статистикой.

На стадии создания и разработки аварийность повышалась из-за технологического отставания в ряде областей (информатика, обеспечение скрытности плавания, средства обнаружения); конструктивных недоработок, связанных в первую очередь с множественностью разработчиков различных систем; низкого качества металла и некоторых других материалов.

На стадии строительства сказывались несоблюдение технологической дисциплины и требований конструкторов, сроков поставок отдельных узлов и систем, а также очередности проведения операций; низкое качество работ, поскольку завышались плановые показатели, а сами работы проводились неритмично.

На стадии испытаний и приемки нарушался график из-за несвоевременных поставок и монтажа; под нажимом заинтересованных организаций корабли принимались с заведомо неисправными системами, причем недостатки предполагалось устранять в процессе эксплуатации.

Наконец, на стадии эксплуатации росту аварийности

способствовали запущенная система базирования (береговое обеспечение, судоремонт, снабжение); нарушение инструкций по эксплуатации, несвоевременные осмотры и профилактическое обслуживание техники, халатность; недостаточная выучка личного состава, особенно в вопросах борьбы за живучесть; слабая оснащенность спасательных служб, отсутствие должной координации поисковых работ, особенно на международном уровне; формальный характер выводов по результатам аварий, отсутствие информации у всех заинтересованных лиц и организаций.

Запрограммированные трагедии

Существующий порядок разработки, выпуска и поставки военной техники и вооружения регламентирован не законом, а постановлениями несуществующих ныне организаций — ЦК КПСС и Совета министров СССР, — а также актами военно-промышленного комплекса (ВПК) и совместных решений Минсудпрома и ВМФ. Административные органы ВПК, возглавляемые заместителем премьер-министра СССР, сами издавали нормативные акты, сами их исполняли и контролировали. Эта порочная практика сращивания функций отодвигает на вторые роли главное заинтересованное лицо — заказчика. Если тот проявит характер при приемке заведомо неисправной техники, его поставят на колени «совместным решением».

Шлейф совместных решений ведомств, утвержденных вышестоящими инстанциями, десятилетиями тянется за каждой вступившей в строй лодкой. Чтобы доложить о реализации к установленному сроку или к праздничной дате, ряд работ и испытаний сокращается, упрощается, переносится... Более того, требования нормативных актов и договорных спецификаций впоследствии постоянно корректировались в сторону упрощения и снижения характеристик. Проследим эту тенденцию на примере спасательной камеры, которая не хотела отделяться от тонущего «Комсомольца».

По первоначальным спецификациям камера должна была испытываться с аварийным креном корабля и на предельной глубине. Однако совместным решением промышленности и ВМФ испытания проводились в более простых условиях — на малой глубине и при спокойном плавании. Но и они выявили конструктивные недоработки: камера отделялась раньше

времени, поэтому ее закрепили да так, что в нужный момент оторвать ее от корабля оказалось невозможно. До сих пор лодки принимаются в эксплуатацию без осуществления полной программы испытаний спасательной камеры.

Ресурс оборудования, установленного на атомных подводных лодках, настолько низкий, а эксплуатация его столь интенсивна, что судоремонтные предприятия не в состоянии постоянно поддерживать боеготовность кораблей. А поскольку значительная часть их должна в любой момент быть в боевой готовности, обнаруженные недостатки скрываются, а отдельные ремонтные работы производятся только на бумаге: волевым решением продлевают сроки эксплуатации или ресурс оборудования. Стоимость заводского ремонта непомерно велика: ремонт одного подводного стратегического ракетоносца обходится в 20 млрд. рублей (цены 1993 г.).

Важен и такой факт: в США фирма, построившая корабль, обеспечивает все виды ремонта (не только гарантийный) в течение всей эксплуатации. В СССР же кому только не поручался ремонт атомоходов.

Серийное производство недоработок

Порочная система, в которой аварийность стала правилом, сформировалась в момент зарождения атомного подводного флота. «Ее корни уходят в пятидесятые годы, — пишет Николай Черкашин, — когда на стапелях страны закладывалась великая подводная армада. Темп, ритм, сроки — все определял азарт погони за новой владычицей морей — Америкой, провозгласившей: “Кто владеет трезубцем Нептуна, тот владеет миром”. В штабах, в КБ, в заводских бытовках ревниво итожили — кто и на сколько недель раньше спустил на воду очередной атомный левиафан, насколько быстрее провел швартовые, ходовые, глубоководные испытания, у кого и насколько больше ракетных шахт, разделяющихся боеголовок... Дальше, глубже, быстрее! И скорее, скорее, скорее...»

Однако воюют, как известно, не числом. Советские атомоходы первого и второго поколений создавались на скорую руку и лишь для того, чтобы хоть чем-то ответить на вызов времени. К тому же если американцы запустили в серийное производство лишь три типа атомных ракетоносцев, то мы— девять.

Ясно, что целесообразнее строить многоцелевые лодки двух-

трех типов, а не специализированные. Последние сложнее снабжать запчастями, возникает масса трудностей с подготовкой и взаимозаменяемостью экипажей. По циничному замечанию одного британского эксперта, большинство советских лодок устарели и представляют угрозу не для НАТО, а для собственных экипажей.

В 80% случаев аварии были связаны с электрооборудованием. На 24 атомных лодках имели место 24 взрыва системы воздуха высокого давления из-за попадания в нее масла в результате неправильной эксплуатации компрессоров. Известны два случая разрушения главных турбин («К-74» Северного флота и «К-462» Тихоокеанского флота), а также более десяти случаев засоления питательной воды из-за негерметичности главных конденсаторов и других теплообменных аппаратов. Частые течи парогенераторов, особенно в первое десятилетие эксплуатации лодок, связаны с так называемой межкристаллитной коррозией применяемого в то время материала. Нередко происходили и течи крышек реакторов.

Минимум в трех случаях типовые отказы вызвали необходимость в массовой замене оборудования на соответствующих лодках. Так, из-за растрескивания стали, использовавшейся для строительства легких корпусов, на целой серии подводных лодок пришлось их полностью заменить. Для этого, помимо металла, потребовались дополнительные доковые площади, заводские мощности и т.п. Замена обошлась не в одну сотню миллионов рублей и длилась десять лет. Проблема металла и его качества остается актуальной и по сей день. Отечественную сталь, по определению главного инженера одного из судостроительных заводов, нельзя варить, гнуть и опускать в соленую воду.

Через три-пять лет после вступления в состав ВМФ второго поколения атомных подводных лодок начались серьезные нарушения прочных корпусов типа «Чарли» и «Виктор» (по западной терминологии). На боевой службе в подводном положении возникали трещины в вварышах, предназначенных для прокладывания коммуникаций. Это грозило не только пожаром, если будет залито электрооборудование, но и затоплением.

Командиры неохотно докладывали о течах, так как это грозило срывом боевой службы с соответствующими оргвыводами. Они обычно ограничивались тем, что просили рекомендаций у специалистов береговых служб, тем самым как бы снимая с себя ответственность. Первоначально наука и промышленность пытались объяснить это явление «единичным нарушением технологического маршрута плиты при ее обработке

на заводе». Когда же при обследовании прочных корпусов лишь на одной из лодок были обнаружены сотни трещин, решили произвести массовую замену плит и вварышей корпусных конструкций.

Снова были задействованы дополнительные средства, специалисты, доки. Снова экономика страны напряглась, искупая в очередной раз ошибки так и не установленных лиц и организаций. Да и невозможно этих «злодеев» отыскать — корни зла заложены в системе.

Еще одна операция по массовой замене оборудования касалась уже не корпусов лодок, а реакторов. В начале 70-х годов после пятилетней эксплуатации лодок второго поколения («Чарли», «Янки», «Виктор») при выгорании ядерного горючего примерно на 30% стали интенсивно выходить из строя активные зоны реакторов. Происходило это из-за растрескивания тепловыделяющих элементов, а следствием было повышение активности первого контура.

Вновь были созданы комиссии по расследованию причин, отправившиеся искать стрелочников в КБ, на заводах-изготовителях и флотах. Как обычно, конкретных виновников не нашли, поэтому решили увеличить прочность стенок тепловыделяющих элементов и уменьшить энергозапас реакторов. По моему твердому убеждению, аварии эти происходили из-за того, что активные зоны реакторов второго поколения атомных лодок изготавливались так же, как для первого. Между тем реакторы первого поколения имели ограничение по мощности до 80%, а их общий энергозапас был в три раза (!) меньше.

В середине 70-х годов возникла необходимость в ремонте кораблей второго поколения. Министерство судостроительной промышленности потребовало 62 млн. рублей за ремонт одной лодки типа «Янки I» (что больше стоимости нового серийного корабля этого типа), а также несколько лет на его проведение. Промышленность предлагала из 2100 наименований оборудования, смонтированного на корабле, оставить лишь несколько единиц, а все остальное заменить. Для этого стране пришлось бы раскошелиться на строительство новых индустриальных гигантов типа «Электросилы» или «Уралмаша».

Потребовалось срочно создавать межведомственную комиссию, председателем которой был автор этих строк. Более 800 предприятий и КБ выступили единым фронтом против Северного флота, пытаясь доказать обоснованность предлагаемого решения и необходимых для его реализации затрат. После многомесячного противоборства стоимость намечаемых работ сократилась в три раза, а их

продолжительность — наполовину.

Я упомянул этот случай для того, чтобы показать, как часто причиной аварийности является различие интересов организаций и ведомств, связанных с созданием, строительством и эксплуатацией подводных лодок. Бюрократическая проблема зачастую порождает половинчатые решения, а найденный компромисс приводит к авариям в плавании и гибели людей.

Ряд технических сложностей в эксплуатации вызван тем, что возможное использование подводных лодок не было полностью продумано при их создании. Так, советские атомоходы прекрасно чувствуют себя в полярных водах. Когда же в период конфликта между Ираном и Ираком решили направить несколько многоцелевых атомных подводных лодок для патрулирования в Индийском океане и Персидском заливе, возникли затруднения при кондиционировании воздуха на борту. На одной лодке во время похода вышла из строя рефрижераторная установка, и температура в отсеках поднялась настолько, что вахту можно было нести лишь в течение сорока минут вместо положенных четырех часов. Физически менее сильные подводники получили тепловой удар. При отправке нового отряда лодок нам пришлось всеми правдами и неправдами доставать малогабаритные японские кондиционеры «Хитачи», чтобы установить их на постах, где температура особенно высока.

Многие возможные решения проблем подводного флота мы уже обсудили, однако необходимы и глобальные меры, без принятия которых любые усилия по предотвращению аварийности обречены на провал.

В первую очередь, следует провести реформу органов управления военно-промышленным комплексом с разделением законодательных, исполнительных и контрольных функций. Разработка, производство и поставка военной техники должны быть регламентированы законами.

Еще одним первоочередным мероприятием следует считать переход на профессиональную армию и флот. На 1 января 1990 г. в СССР под ружьем находились 8,5 млн. человек, а с учетом вольнонаемных и военизированной охраны — более 13 млн. Их содержание обходится государству дороже, чем содержание компактной и хорошо обученной профессиональной армии при самых высоких окладах военнослужащих.

Глава VIII

Н.Мормуль

Гонка без победителей

Военное кораблестроение отражает политические цели и экономические возможности государства. Совершенно очевидно, что строить и содержать современный военно-морской флот способно государство, располагающее научной и промышленной базами, высококвалифицированными кадрами во всех отраслях знаний и в производстве, то есть экономически мощное.

На рубеже 50-60-х годов флот США и СССР требовал качественного обновления, а нашей стране предстояло добиться и паритета.

В конце 1955 г. на совещании руководства страны и Министерства обороны обсуждалась концепция развития Военно-морского флота СССР на дальнейшее десятилетие. К началу 60-х годов было развернуто строительство океанского флота, в котором приоритет отдавался атомным подводным лодкам. Несколько позже была сформулирована концепция строительства надводных кораблей — авианесущих и ракетных крейсеров, больших противолодочных и сторожевых кораблей, тральщиков, ракетных катеров, десантных больших и средних кораблей. Для создания такой армады использовались все судостроительные мощности страны, а не только предприятия военного кораблестроения.

Восстановленное могущество

Соединенные Штаты постоянно опережали нас в строительстве атомных лодок. Первый атомоход в ВМС США появился в 1955 г., в ВМФ СССР — в 1958 г. Первый советский атомный подводный крейсер стратегического назначения, сравнимый с американским типа «Джордж Вашингтон», вступил в строй 4 ноября 1967 г. К этому времени в составе ВМС США находилось уже несколько таких кораблей. Они свободно вели боевое патрулирование подо льдами Арктики в нашей зоне на протяжении 40 суток. Это свидетельствовало о надежности

оборудования и уверенности экипажа. Однако после гибели в Атлантике двух атомных лодок вместе с экипажами («Трешер» в 1963 г. и «Скорпион» в 1968 г.) американцы на целых пять лет возьмут тайм-аут и не появятся в Арктическом бассейне.

В 1967 г. советские подводные ракетоносцы вышли на уровень первого поколения американских. При этом, в отличие от твердотопливных американских «Поларисов», советские ракеты работали на жидком горючем и окислителе. Гибель «лучшего корабля современности» — подводной лодки «К-219» — у Бермудских островов в октябре 1986 г. показала, насколько опасна такая начинка — катастрофа началась со взрыва ракетного бака. Подлодки этого класса («Янки» по западной классификации) до сих пор используются на боевом дежурстве, хотя дальность полета их ракет не превышает 3 тыс.км. Для поражения целей на территории США им пришлось бы преодолеть сложнейшие противолодочные рубежи, напичканные кораблями, самолетами и системами слежения.

Следующий класс советских атомоходов — «Дельта» — был вооружен 12-тью межконтинентальными ракетами, способными поражать цели в США из советских вод. Однако переход на твердотопливные ракеты, несмотря на их преимущество — надежность, меньшие размеры, простоту эксплуатации, большую безопасность — создал массу технических проблем. И лишь с появлением «Тайфунов» в 1981 г. отставание в этой области вооружения было ликвидировано.

К середине 70-х годов мы достигли военного паритета, что поставило мировое сообщество перед нелегким поиском путей к взаимопониманию, так как война никому не могла принести победы. СССР и США договорились об ограничении числа подводных ракетоносцев. В рамках соглашения ОСВ-1 каждая сторона обязалась не иметь в своем распоряжении более 41 ракетного подводного крейсера стратегического назначения в пересчете на 16 баллистических ракет на каждой атомной подводной лодке.

Требования договора ОСВ-1 четко выдерживаются: к моменту вступления в строй нового ракетоносца в США или в СССР на сушу вытаскивается аналогичный старый корабль, у него вырезается ракетный отсек, который остается на суше с открытыми крышками шахт. Предназначенные для контроля за выполнением договора космические спутники фиксируют отсутствие ракет в открытых шахтах и передают эти сведения в Москву и Вашингтон.

К началу 80-х годов в программе строительства нашего флота предусматривались все классы и типы кораблей, существовавших

в НАТО. В НАТО, как известно, действовала межгосударственная интеграция: США строили только океанский флот, Великобритания, Бельгия, Нидерланды — противолодочные корабли, остальные специализировались на кораблях для закрытых театров военных действий. Мы же в одиночку несли такую нагрузку. На этом этапе кораблестроения мы лидировали по многим тактико-техническим элементам. У нас были введены в строй комплексно-автоматизированные скоростные и глубоководные боевые атомные подводные лодки, крупнейшие в мире амфибийные корабли на воздушной подушке. Мы первыми внедрили крупные быстроходные противолодочные корабли на управляемых подводных крыльях, газотурбинную энергетику, крылатые сверхзвуковые ракеты, ракетные и десантные экранопланы.

Следует отметить, что в бюджете Министерства обороны СССР доля ВМФ не превышала 15%, в Соединенных Штатах Америки и Великобритании она в два-три раза больше.

«Трайдент»

В 80-е годы в ВМС США создается комплексная система базирования, боевого патрулирования и восстановления боеготовности стратегических подводных сил «Трайдент». На подводные лодки были установлены по 24 баллистические ракеты с большим числом самонаводящихся ядерных головок.

Ядерная война может начаться и закончиться после первого обмена ударами, причем этот удар может быть нанесен из правительственных кабинетов, космоса и непосредственно с борта подводных лодок. Как показали расчеты, проведенные параллельно экспертами СССР и США, отныне боевой мощи одной (!) ракетной стратегической атомной подводной лодки достаточно, чтобы уничтожить весь мир. Чтобы не быть голословным, приведу данные по одному из таких ядерных левиафанов.

Самым современным и крупным подводным кораблем в ВМС США является ракетоносец типа «Огайо». При длине 170,7 м, ширине 12,8 м и осадке 10,8 м он имеет водоизмещение 18700 т. Мощность ядерной энергоустановки — 60 тыс. л.с. — позволяет развивать скорость до 25 узлов, предельная глубина погружения — 300 м. Лодку обслуживает экипаж в 170 человек, из них 16 офицеров.

Теперь самое главное — оружие. В шахтах лишь одной

подлодки заключены — в пересчете на тринитротолуол — восемь Вторых мировых войн! Достаточно одного залпа с борта такой лодки, чтобы даже на уцелевшие регионы планеты опустилась «ядерная зима» и с жизнью на Земле было покончено.

В самом деле, помимо четырех 533-миллиметровых торпедных аппаратов, предназначенных для оперативных действий корабля, начиная с 1990 г. подводные крейсеры имеют на борту по 24 баллистические ракеты «Трайдент II». Каждая из них несет 9-14 боеголовок, заряд которых эквивалентен 475 кт тринитротолуола. Эти ракеты, имея дальность полета 11 тыс.км и точность стрельбы до 100 м, дают возможность прицельно разрушать ракетные шахты противника практически в любой точке земного шара.

Вот что писала об этих ракетах лондонская «Таймс»: «Они не нужны для ответного удара по крупным городам, на чем базировалась концепция “сдерживания”. Единственный смысл обретения столь мощного оружия состоит в том, чтобы иметь возможность нанести упреждающий удар по ракетным установкам до того, как противник успеет привести их в действие. Тем самым оружие, которое пытаются представить как фактор предотвращения ядерной войны, станет средством ее провоцирования».

По данным западной печати, более 50% подводных ракетоносцев США постоянно несут боевое патрулирование в Мировом океане на площади более 14 млн.кв.миль. С обострением обстановки США могут развернуть в море до 90% подводных ракетоносцев, на долю которых приходится до половины общего числа ядерных боеприпасов.

Атомные подводные ракетоносцы патрулируют на глубине 30-40 м со скоростью в несколько узлов в течение 50-70 суток. Одна из основных забот экипажа — обеспечение скрытности плавания: противник не должен иметь возможность уничтожить лодку до того, как она произведет ракетный залп. А готовность к пуску ракет на борту американской лодки не превышает 15 минут.

Получив приказ о нанесении боевого удара с командного пункта президента США по каналам радиосвязи, командир лодки объявляет боевую тревогу. Два имеющих допуск офицера проверяют подлинность сигнала, сравнивая его с образцом, хранящемся в сейфе на борту. Лишь они и их заместители знают секретный шифр сейфа. После этого командир приводит корабль в состояние высшей боевой готовности. Скорость снижается до пусковых значений, стабилизируется глубина, уточняется местонахождение корабля. В ракетных шахтах давление

сравнивается с забортным, чтобы можно было открыть крышки.

Имеющие доступ к сейфу офицеры извлекают оттуда пусковой ключ и передают его командиру. Произведя установленные проверки, командир разрешает пуск ракет, а старпом дублирует команду по телефону в ракетный отсек.

Непосредственный пуск производит командир ракетно-торпедной боевой части. Первая ракета может взлететь, в принципе, не ранее, чем через 13 минут после получения приказа президента. Ракеты могут запускаться в любой последовательности с интервалом в 20 секунд.

Крупнейшие города, а также важные промышленные и научные объекты мира превращены в цели и нанесены на перфокарты систем управления ракетами. Выработка данных для стрельбы по этим заранее намеченным целям производится в любой момент с учетом местонахождения лодки. Однако возможно и перенацеливание ракет на другие объекты в соответствие с ситуацией, так как благодаря буксируемой антенне подводные лодки США имеют надежную связь в течение 99% времени, проводимом на боевом дежурстве.

В зависимости от расстояния ракеты достигают цели через 15-40 минут после пуска. Когда ракета проходит апогей траектории и начинает снижение, головная часть корректирует свое положение и отстреливает боеголовки, нацеленные на конкретные объекты. Боеголовки могут производить взрывы воздушные, наземные и даже подземные.

«Тайфун»

В противовес американскому «Огайо» в 80-е годы СССР создает подводную атомную лодку четвертого поколения «Тайфун», специально сконструированную для операций под арктическими льдами. При длине 170 м, ширине 25 м и высоте с рубкой (не считая выдвижных устройств типа антенн и перископов) 26 м «Тайфун» имеет рекордное водоизмещение в 25000 т. Это самая большая лодка, когда-либо созданная в истории мирового флота. Если поместить ее на суше, она займет почти два футбольных поля.

Уникальна и конструкция «Тайфуна» — это тримаран. В одной стальной оболочке содержатся два сверхпрочных титановых корпуса диаметром по 10 м каждый, между ними — три таких же прочных модуля: носовой с шестью торпедными аппаратами и несколькими десятками торпед и ракетоторпед,

кормовой с рулевым отсеком и центральный, где находится главный командный пункт. Два водо-водяных реактора по 190 МВт каждый и две турбины по 45 тыс.л.с. позволяют лодке развивать под водой скорость до 30 узлов. «Тайфун» может всплывать в арктических водах, ломая корпусом многометровые льдины, погружаться на глубину несколько сот метров и находиться в подводном положении практически неограниченное время.

Условия жизни экипажа, состоящего из 50 офицеров, 80 мичманов и почти 40 матросов, отменные. В сущности, «Тайфун» — это пятиэтажный дом, часть помещений в котором занята оборудованием, а часть — приспособлена для жилья. Каюты рассчитаны на двух-четырех человек. В них есть умывальник, письменный стол, книжные полки, шкаф для одежды, кондиционер и телевизор. По кабельной системе во время боевой службы экипажу показывают видеофильмы. На борту имеются душевые, сауна с бассейном, оранжерея и даже вольеры с попугаями.

«Тайфуны» вооружены твердотопливными ракетами. Пусковые шахты расположены в межкорпусном пространстве, между торпедным и центральным отсеками. Каждая лодка несет 20 межконтинентальных баллистических ракет РСМ-52 (SSN-20 по западной классификации) с 10 ядерными кассетными боеголовками высокой надежности и точности попадания. Ракеты весом почти 100 т, высотой 16 м и диаметром 2,5 м способны поражать цели на расстоянии более 9 тыс.км.

Как и на американских лодках, запуск ракет осуществляется вовсе не путем нажатия «красной кнопки». Для этого необходимо повернуть два ключа, один из которых находится у командира БЧ-2, а второй — у командира лодки. Программа полета ракет, записанная на перфоленту, вводится в вычислительный комплекс корабля лишь в период несения боевой службы в океане. В остальное время она хранится опечатанной в сейфе командира корабля.

Но подводники не в состоянии единолично принять решение о запуске ядерных ракет. Компьютер корабля сработает, если получит закодированный сигнал из ядерного чемоданчика президента страны. ЭВМ сопоставит этот код с тем, что заложен в ее программу и лишь тогда даст разрешение на предстартовые операции. Теперь командир сможет ввести в систему перфоленту и набрать ряд известных лишь ему одному сигналов, которые вновь проконтролирует на достоверность компьютер. Дальнейшее — дело техники: ЭВМ сама сопоставит местонахождение лодки с координатами заданной цели и внесет необходимые поправки.

Эта система исключает несанкционированный запуск ракет с борта корабля, даже если он окажется захваченным террористами. Однако и подводникам не известно, на какие цели направлены их ракеты — подобной информацией располагает лишь Генеральный штаб.

В настоящее время в ВМФ действует шесть лодок класса «Тайфун», спущенных на воду с сентября 1980 по конец 1986 г. (против 12 американских лодок класса «Огайо»).

Подготовка экипажей атомных подводных лодок в США и СССР

В первые годы вступления в строй в ВМС США атомных подводных лодок командиры, как правило, назначались из числа опытных офицеров-подводников, имевших большой стаж службы на дизель-электрических лодках. Предпочтение отдавалось участникам Второй мировой войны.

Еще до занятия должности офицеры проходили переподготовку: изучали атомную энергоустановку на подземном прототипе реактора в штате Айдахо (г.Арко). Срок обучения в то время составлял шесть месяцев. Им также читались курсы: атомная физика, электро- и электронное оборудование подводных лодок, корабельные системы и оборудование, вооружение и оружие. Преподавали представители фирм-строителей и поставщиков оборудования. Все офицеры ВМС США, будущие атомщики, проходили шестимесячную подготовку на офицерских курсах в Нью-Лондоне или Мэр-Айленде, причем при поступлении требовалось знание математики и физики в объеме первых двух курсов университета.

Для поступления в кадровое училище ВМС США в Ньюпорте или Аннаполисе нужно было представить рекомендации от президента, вице-президента, министра обороны или министра ВМС. Программа обучения здесь рассчитана на четыре года.

Офицерский корпус ВМС США в середине 80-х годов насчитывал более 90 тыс.человек, из них 48% выпускников системы вневойсковой подготовки. Служить на флоте — большая честь для каждого, ведь пять президентов страны были флотскими офицерами — Д.Кеннеди, Л.Джонсон, Р.Никсон, Д.Форд, Д.Картер. Разрешено служить на флоте на офицерских должностях и женщинам. Девяти из них присвоены высшие офицерские звания, в том числе двум — адмиральские[18].

Командиры кораблей флота США — продукт тщательной,

многолетней селекции (около 900 человек). Элита флота — группа командиров ракетных подводных крейсеров стратегического назначения — около 300 человек, что не превышает 0,1% общего числа офицеров. В их руках около 50% носителей стратегического ракетно-ядерного потенциала. Путь на командирский мостик обязательно предполагает прохождение профессиональной переподготовки, чередование службы на берегу и кораблях, причем служба в море раза в три продолжительнее, чем на берегу. Вот пример кандидата в командиры подводного ракетоносца: не менее 10-15 выходов на боевое патрулирование в самых разных должностях (старпома, интенданта, вахтенного инженер-механика, связиста, штурмана, ракетчика), полтора-два года службы на атомных подводных лодках. Общий стаж службы в офицерских должностях к этому времени составляет 13 лет.

Высшее и среднее звено командования флотом США имеет опыт военных операций во Вьетнаме, на Кубе, в Ливане и Гренаде, службы в 6-м американском флоте на Средиземном море и 7-м на Дальнем Востоке и Индийском океане. Так, командующий 6-м флотом вице-адмирал Мартин и командир авианосца «Нимиц» К.Игл, в прошлом морские летчики, были сбиты над Вьетнамом и несколько лет находились в плену.

Главной фигурой на атомной подводной лодке считается инженер ядерной силовой установки. Большинство командиров атомных подводных лодок США — это бывшие инженер-механики, занимавшие должность главного инженера-ядерщика (на советских атомных лодках — это командир БЧ-5, дорога которому к командирскому мостику закрыта — аргументы неизвестны). Безусловно, офицерский корпус ВМС США состоит из профессионалов, а их преданность делу подкрепляется высокой материальной основой. В печати США широко рекламируются корабли, не имеющие многие годы аварий и чрезвычайных происшествий, поднимаются на щит их командиры и офицеры, обладающие высокой личной подготовкой.

Экипажи первых атомных подводных лодок США комплектовались за три-четыре года до вступления корабля в состав ВМС. Все это время они напряженно учились и отрабатывали навыки по специальностям. Скомплектованный экипаж из старшин и матросов на курсах отбирается за 48 недель.

Основная подготовка матросов и старшин начинается с приходом на корабль. Руководят ею старшие по званию и более опытные моряки того же профессионального профиля. Курс длится 10-12 месяцев по 12 часов занятий в сутки. Он включает изучение всех систем и механизмов корабля с последующей

сдачей зачетов. Отрабатывается взаимозаменяемость личного состава на боевых постах. Каждый член экипажа должен быть готов профессионально действовать на том боевом посту, где его застал сигнал аварийной или боевой тревоги. В этом залог живучести лодки. Общая продолжительность формирования специалиста-подводника в США составляет 3-3,5 года.

Операторы реакторной установки, ракетчики, электронщики готовятся в течение двух лет на курсах при университете. После освоения определенного объема теории выпускники направляются на годичную стажировку на флот, затем снова возвращаются на курсы, заканчивают теоретическое обучение и получают диплом техника.

Непосредственно на флоте также имеются краткосрочные курсы для переподготовки экипажа по новой технике. Занятия по теории и практике баллистических ракет организовала фирма «Локхид».

Кроме того, для обеспечения боевой подготовки экипажей атомных лодок в США создано два учебных центра в Нью-Лондоне и Чарлстоне. Они профилируются по следующим направлениям боевой подготовки: ракетному, штурманскому, вспомогательным механизмам, водолазному делу, сварке, станкам и приборам.

После отработки слаженности экипажа в плавании и выполнения задач боевой подготовки личному составу ракетных атомных подводных лодок предстоит:

60-суточное патрулирование в районе стартовых позиций и возвращение в базу;

передача подводной лодки второму экипажу и проведение межпоходового ремонта за 12-15 дней;

30 суток отпуска для всего экипажа с выездом на родину[19];

30 суток усиленных тренировок в учебных центрах на тренажерах и других установках;

возвращение на базу, прием материальной части подводной лодки от пришедшего с моря экипажа, межпоходовый ремонт и выход на боевое патрулирование.

При 90-суточном патрулировании общая продолжительность отпуска и отработки в учебном центре также равна 90 суткам. Смена экипажей и тренажеры позволяют содержать в боевом составе большее число кораблей, беречь ресурс их оборудования и проходить обучение без отвлечения кораблей от основной задачи.

Еще в 60-х годах ВМС США построили комплексные тренажеры для отработки навыков подводников.

Вычислительный центр тренажера помогает имитировать все виды деятельности атомной лодки под водой и на водной

поверхности. Пульты управления на тренажере точно копируют размеры и расположение ключей, кнопок и приборов на пультах подводной лодки. Преподаватель, ведущий подготовку, находится за таким же пультом, как стажер, и следит за правильностью его действий. Он может немедленно прервать неправильные действия или дать дополнительную вводную, имитируя аварию или изменение режима. На тренажере имеется купол звездного неба и перископы, облегчающие подготовку штурманов и ракетчиков. Комплекс имитирует также обстановку современного боя с параметрами движения целей и воспроизводит их на индикаторах в соответствии с видимыми размерами и естественной окраской.

Для обучения ракетчиков в период боевого патрулирования на ракетоносцах установлены тренажеры, имитирующие ситуации, возникающие при пуске ракет, в том числе и неисправности. К настоящему времени десятки тысяч человек прошли указанную систему подготовки.

Экипажи первых атомных подводных лодок СССР готовились на подземных стендах (аналогах атомных подводных лодок), построенных на первой атомной электростанции в Обнинске. Экипажи подводных лодок «К-3» и «К-5» формировались в течение 1954-1956 гг. Лекции им читали представители Института атомной энергии им.И.В.Курчатова, Минсредмаша и других ведомств. Личному составу этих экипажей платили 50-процентную надбавку к месячному денежному содержанию. Хотя экипажи «К-3» и «К-5» числились как самостоятельные войсковые части, офицерский состав БЧ-5 совместно нес вахту по своей специальности на первой атомной подводной лодке. Разделение произошло после спуска на воду лодки «К-5» в 1958 г.

Командиры первых атомных подбирались с дизель-электрических подводных лодок, как и старшие помощники, и командиры БЧ-5. Предпочтение отдавалось специалистам, имевшим большой опыт подводной службы, и участникам Великой Отечественной войны. Так, на первую лодку были назначены: командиром — капитан 2 ранга Л.Г.Осипенко, старпомом — капитан-лейтенант Л.М.Жильцов, командиром БЧ-5 — капитан-лейтенант-инженер Б.П.Акулов; на вторую — командиром — капитан 3 ранга В.С.Салов, старпомом — капитан-лейтенант В.Д.Зерцалов, командиром БЧ-5 — капитан-лейтенант-инженер Ю.А.Агаджанян.

Ныне в России одна военно-морская академия (в Санкт-Петербурге), семь военно-морских училищ (пять в Санкт-Петербурге и по одному в Калининграде и во Владивостоке), одно Нахимовское училище (в Санкт-Петербурге). Альма-матер флотских офицеров — бывший Морской кадетский корпус, ныне

Высшее военно-морское училище им.Фрунзе и Высшее военно-морское инженерное училище им.Дзержинского. Последнее основано при Петре I как минные курсы и размещается в здании Главного адмиралтейства. Срок обучения в военно-морских училищах России — пять лет. После окончания училища и защиты диплома вручаются погоны лейтенанта и кортик.

При назначении на атомную подводную лодку офицеры, как правило, в составе экипажа проходят подготовку в учебных центрах, после, выполнения боевой службы и отпуска — переподготовку на тренажерах.

Среднее звено специалистов готовится в шести школах старшин-техников, расположенных в Санкт-Петербурге, Кронштадте, Владивостоке, Северодвинске, Калининграде, Хабаровске. Срок обучения — два года. После ее окончания вручается диплом по соответствующей специальности и присваивается звание — мичман. В свою очередь выпускники обязаны заключить с Военно-морским флотом контракт на службу на атомной подводной лодке не менее, чем на пять лет.

Рядовой состав проходит обучение и подготовку после призыва на флот в течение года в учебных отрядах подводного плавания (подплавах), затем почти год обучается под руководством старшин и офицеров на лодке. Сдают зачеты на допуск к самостоятельному обслуживанию своего боевого поста. В этот же период изучаются необходимые системы и механизмы, прививаются навыки по обеспечению живучести отсека и подводной лодки. Обязательно отрабатывается взаимозаменяемость на боевых постах.

Офицерский состав ВМФ при занятии определенной должности и наличии стажа может поступать учиться в Военно-морскую академию им.Н.Г.Кузнецова по своей специальности. Для будущих командиров существуют командирские классы.

Приоритет на занятие должности командира атомной подводной лодки имеют офицеры всех специальностей (кроме инженер-механиков), в первую очередь штурманы.

Будущее российского флота

После развала Союза ССР обеспечение интересов на море целиком ложится на Россию, поскольку на нее приходится 95% морских границ СНГ, включая полностью океанскую и шельфовую зоны, По данным «Морского сборника» (1992, №10) на 1 июля 1992 г. в составе Военно-морского флота России насчитывалось

немногим более 200 подводных лодок, из них примерно 70% атомных, в том числе 56 стратегических подводных ракетоносцев, около 470 боевых надводных кораблей всех классов и 320 катеров различного назначения, вспомогательный флот, а также около 2000 самолетов и вертолетов. Можно утверждать, что не более половины из них соответствуют современным требованиям. Все они сведены в четыре флота (Северный, Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский), Каспийскую флотилию и Ленинградскую военно-морскую базу с общей численностью личного состава около 450 тыс. человек.

Нынешнее кризисное состояние экономики не обеспечивает должного содержания флота и, более того, он является обременительным. Необходимо энергичное избавление от устаревших кораблей, омоложение флота, следует иметь профессиональный флот, меньший по численности, но более эффективный по боевым возможностям. Сокращение флота необходимо проводить с учетом сроков, обусловленных Договором о сокращении и ограничении стратегических наступательных вооружений.

В 1992 г. ВМФ России пополнился 28 новыми кораблями, среди них пять атомных подводных лодок. Плановое списание из боевого состава кораблей флота составило в 1992 г. 116 единиц, из которых 21 подлодка и 62 надводных корабля. Часть кораблей передано республикам бывшего Союза ССР. Характерно, что корабли, носившие имена, связанные прямо и косвенно с КПСС, ВЛКСМ или их съездами, переименованы или им присвоены номера. К примеру, атомные ракетные крейсеры «Киров», «Калинин», «Фрунзе», «Юрий Андропов» переименованы соответственно на «Адмирал Ушаков», «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев» и «Петр Великий».

К 1995 г. численность ВМФ, по данным того же «Морского сборника», планируется сократить примерно на 22%, а к 2000 г. еще на 16%. Стратегические ядерные силы флота в соответствии с Договором СНВ должны быть сокращены более чем на 50%.

Несмотря на указанные сокращения Россия обязана обеспечить свои морские интересы на Севере, Балтике, Тихом океане, Черном и Каспийском морях. На каждом театре силы флота должны быть способны противостоять любой угрозе при паритете стратегических морских ядерных сил. Как заявил адмирал флота И.Капитанец, «ВМФ должен быть единым и неделимым, сбалансированным по родам сил в соответствии с военной доктриной, отвечающим требованиям военной науки и высокой технологии, мобильным, способным к действиям на всем пространстве Мирового океана для гарантированной защиты

интересов России».

ВМС США войдут в новый век еще более мощными

В 1785 г. конгресс США упразднил Военно-морские силы «за ненадобностью», но более такой ошибки не допускал. И вот уже два века Белый дом в своей политике опирается на морскую мощь страны, которая сегодня превосходит возможности всех государств мира. В новый век ВМС США войдут еще более мощными.

После распада коммунистической системы военно-политическое руководство США внесло изменения в стратегию национальной безопасности. На основе указаний президента США Пентагон разработал концепцию, которая получила наименование «Региональная стратегия» — переход от противостояния двух лагерей к обеспечению защиты интересов США в том или ином регионе мира. Одним из наиболее существенных решений администрации США в области дальнейшего строительства вооруженных сил явился отказ от программы создания флота, насчитывающего 600 кораблей.

Боевой состав флота США уменьшится с 464 единиц в 1993 г. до 435 в 1997 г., причем речь идет о кораблях передовых группировок. Несколько снизился и темп строительства: в 1991-1994 гг. не финансировалось сооружение 35 кораблей, запланированных ранее. К середине 1991 г. в различных стадиях готовности находились 100 кораблей, из них три атомных авианосца, семь атомных ракетных и 18 многоцелевых подводных лодок.

Оценивая кораблестроительную программу и планы сокращения Военно-морских сил США, зарубежные специалисты считают, что к 2000 г. в боевом составе американского флота будут 400-450 кораблей, включая:

10-12 авианосцев[20] (из них восемь атомных, ввод в строй девятого намечен в 2003 г.);

18 ракетных атомных подводных лодок типа «Огайо»[21] (3500 боеголовок, что соответствует Договору СНВ);

60-70 многоцелевых атомных подводных лодок типа «Лос-Анджелес» и «Си Вулф», ведется разработка многоцелевой подлодки нового поколения «Центурион» (общее число атомных подлодок в 90-е годы снизится, так как темпы вывода из боевого состава устаревших будут выше, чем темпы строительства);

300-350 кораблей и судов — крейсеры, эскадренные

миноносцы, фрегаты, ракетные катера, десантные корабли, суда обеспечения.

При этом специалисты подчеркивают, что несмотря на сокращение в целом Военно-морские силы США будут более эффективными, чем существующие, благодаря внедрению новых технологий, оружия и вооружения.

Подводный флот остается основным компонентом ядерной мощи США, здесь сосредоточено около 50% ядерных зарядов. Можно с достаточной степенью уверенности предсказать, что в обстановке нестабильности в государствах бывшего социалистического лагеря, на ближнем Востоке и в других частях света США никогда не пойдут на демонтаж своей ядерной мощи. Однако не подлежит сомнению, что рано или поздно человечество проститься с самым опасным оружием XX века — атомными подводными лодками.

В этом смысле характерна эволюция, произошедшая с адмиралом Хайменом Риковером — отцом американских атомных подводных лодок. После гибели атомоходов «Трешер» и «Скорпион» он, испытывая горькое чувство вины за гибель подводников, стал ярым противником гонки вооружений. В 1982 г. герой нации подал в отставку. В связи с этим в Конгресс США был внесен законопроект о присвоении Риковеру звания пятизвездного адмирала, а также о присвоении его имени очередному авианосцу. Сам же Риковер в прощальной речи перед конгрессменами отрекся от того, что было делом его жизни:

— Мы все впали в забытье, чреватое всемирной катастрофой! Нас может спасти лишь всеобщий отказ от любых вооружений. Будь моя воля, я бы потопил все ядерные лодки — все до единой, которые я построил. Нет, теперь я не горжусь своей многолетней службой на флоте!

Исследования российских и американских ученых показали, что как бы не наращивались и не совершенствовались ядерные силы, они не могут лишить другую сторону возможности на ответный эффективный удар, то есть в любом случае противник способен нанести нападающему неприемлемый урон. Поэтому сохранение существующих и тем более наращивание ядерных потенциалов не только чудовищно дорого, но и бессмысленно.

К такому выводу пришли две ведущие ядерные державы, подписав в январе 1993 г. в Сочи Договор СНВ-2.

Глава IX

Н.Мормуль

Некоторые экологические последствия

Не только плавающие подводные атомоходы представляют опасность для окружающей среды и обитателей планеты. И затонувшие на большой глубине, и списанные, они ставят перед человечеством очень сложную проблему захоронения смертельно опасных радиоактивных отходов.

Проблема эта приобрела особую остроту в СССР. Во-первых, в отличие от развитых стран Запада, любая информация, связанная с ядерной энергетикой, здесь всегда находилась за семью печатями, и только в последнее время в системе тотальной обороны бюрократического государства появились бреши. Во-вторых (и это самое главное), большое число ядерных реакторов, эксплуатировавшихся в Советском Союзе, делало нашу страну особенно уязвимой.

Проблема захоронения радиоактивных отходов в равной степени стоит перед подводным флотом, надводным гражданским и атомной энергетикой. Однако именно военно-морские силы, в которых секретность позволяет скрыть любые нарушения, представляют наибольшую опасность.

Уже с первых лет гласности советское общество убедилось в том, о чем всегда знали специалисты: порядка в армии ничуть не больше, чем во всей стране. Стало ясно, что самоубийственно отдавать заботу об экологической безопасности населения системе коллективной безответственности партийно-государственного аппарата, военно-промышленного комплекса и генералитета. При этом надежной информации о том, что творится под покровом военной тайны, у общества не было. Для определения ситуации в эпоху гласности можно воспользоваться высказыванием великого мыслителя древности Лао-цзы: кто знал — не говорил, кто говорил — не знал.

Тотальная ложь

Самым ярким примером отношения к радиационной

опасности в СССР служит история эксплуатации первого промышленного реактора для производства плутония под Челябинском. Ныне этот объект всем известен под названием «Маяк».

Во второй половине 40-х годов, когда реактор вступил в строй, о нормах облучения не думал никто, тем более, что здесь работали заключенные. Только за первые пять лет эксплуатации на основном производстве сменилось 20 тыс. человек. Однако когда в наши дни стали решать вопрос о надбавке к пенсии, нашли лишь 150 человек, работавших на этом объекте, остальных уже нет в живых. А ведь реактор эксплуатировался 40 лет с лишним.

Столь же беспечно распоряжались и радиоактивными отходами. Их просто сливали в ближайшую речку Теча, откуда они распространялись по всей местности. Окрестные жители пили воду из этой реки, купались в ней, поили скотину, поливали огороды. Результат — 124 тыс. облученных, из которых 28 тыс. получили по 170 бэр (порог лучевой болезни — 100 бэр).

В 1957 г. на предприятии «Маяк» взорвалась одна из емкостей с радиоактивными отходами, которые загрязнили площадь в 23 тыс.км^2 с населением 270 тыс. человек (в Челябинской, Тюменской и Свердловской областях). Чтобы представить себе размеры бедствия, достаточно сказать, что, по общим оценкам, только в одной Челябинской области в результате деятельности «Маяка» пострадало около 450 тыс. человек. Суммарное заражение местности оценивается в 138 млн.Ки против 50 млн.Ки в Чернобыле.

Наследство пяти реакторов, работавших под Челябинском на атомный щит страны, создает серьезную угрозу заражения бассейна Оби. Все понимают, что необходимы срочные меры, пока процесс не вышел из-под контроля. По мнению большинства экспертов, комплексная схема переработки радиоактивных отходов «Маяка» потребует около 40 млрд. рублей капиталовложений и от 20 до 25 лет на реализацию.

Однако пример «Маяка» характерен в первую очередь тем, что отражает настоящее положение дел. Со времени вступления объекта в строй, иронически замечает газета «Московские новости», «изменилось многое: проспект Берии переименовали в проспект Победы, а проспект Сталина — в проспект Ленина». Но и сегодня в Тече по-прежнему купаются дети и плавают утки, овощи с политых ее водой огородов и скотина, пьющая из нее воду, употребляются в пищу и продаются на городском рынке.

Столь же характерна и реакция партийно-государственного аппарата на аварию в Чернобыле. Академик В Легасов

рассказывал писателю Алесю Адамовичу, что ежедневно докладывал обстановку на АЭС членам Политбюро, но их отношение было однозначно: «Кончайте там со своей аварией, у нас тут Запад шумит».

О ситуации премьер-министру Н.Рыжкову докладывало руководство двух пострадавших республик. Украинский партийный лидер В.Щербицкий просил помощи, а его белорусский коллега Слюньков преподносил обстановку как нормальную. Не случайно в Белоруссии эвакуация населения из пораженной местности началась лишь через три года после аварии.

Не на шутку встревоженному населению преподносили испытанное лекарство — ложь.

Сообща обеляли ситуацию партаппарат, советы и наука. Вице-президент АМН СССР Л.Ильин и руководитель Госкомгидромета СССР Ю.Израэль, прекрасно знавший масштабы бедствия, щедро раздавали успокоительные пилюли. А чтобы население не могло опровергнуть сфальсифицированные данные, была введена уголовная ответственность за использование гражданами дозиметров, в частности, при покупке продуктов на рынках и в магазинах. Проживающим в зараженных зонах правительство установило пятнадцатирублевую надбавку, которую языкастый народ тут же окрестил «гробовые».

Советские власти представили ложные данные и в МАГАТЭ. Они заявили, что выброс радиоактивных веществ в атмосферу составил 3%, в то время как в действительности он достиг 80%.

Группа депутатов Верховного Совета СССР обратились в 1989 г. к Генеральному прокурору СССР А.Я.Сухареву с требованием о возбуждении уголовного дела против тех должностных лиц, которые своей ложью обрекли на тихое вымирание людей в зонах радиоактивного заражения. К концу 1989 г. депутаты получили ответ-отписку из Прокуратуры СССР, в которой сообщалось о привлеченных к уголовной ответственности руководителях Чернобыльской АЭС.

И вот, кажется, уже все ясно по Чернобылю, приняты меры, составлены планы, почти утвержден парламентом бюджет в 500 млрд. рублей для ликвидации последствий. Ан нет! «Известия» 17 апреля 1993 г. опубликовали выдержки из рассекреченных протоколов заседания Политбюро ЦК КПСС от 3 июля 1989 г. под председательством М.С.Горбачева, на котором обсуждалась ликвидация последствий Чернобыльской катастрофы. Приглашенный на заседание начальник Госатомэнергонадзора Е.Кулов заявил, что «безопасность реакторов следует обеспечить физикой, а не организационно-техническими мерами». От

неуправляемой цепной реакции реактор должен самозащищаться.

Академик В.Легасов незадолго до своей смерти (он покончил с собой) сформулировал подход к обеспечению ядерной безопасности, который должен включать три элемента. Надо сделать максимально безопасным сам объект, максимально надежной его эксплуатацию и исключить возможность выхода радиации из объекта в случае аварии. В советской атомной энергетике защитная упаковка реакторов — контейнмент — была преступно проигнорирована. В этом кроется одна из причин Чернобыльской трагедии.

Ныне успокаивающие заявления официальных инстанций мало кого могут обмануть в нашей стране. На собственном опыте мы усвоили, что ложь всегда была самым действенным способом обороны властей и никто кроме нас не сможет исправить положение. Вот характерный случай. Еженедельник «Аргументы и факты» опубликовал в № 39 за 1990 г. информацию из Норвегии о захоронении ядерных отходов в Мурманской области. Минатомэнерго тут же опровергло это сообщение. В ответ один из читателей еженедельника, живущий в Мурманске, дал точные координаты этого ядерного «кладбища».

Всеотходное производство

Приведем некоторые общие сведения, без которых невозможно понять сложность проблемы радиоактивных отходов. Они накапливаются на всех этапах использования энергии атома, и начало этот процесс берет на уранодобывающем руднике. После добычи урановой руды отвальная порода представляет собой смесь песка с радиоактивными нуклидами. К 1982 г. только в США накопилось 175 млн.т таких отвалов, в которых содержится продукт распада урана — радон-222. Последний испускает альфа-частицы, преградой которым может служить даже лист папиросной бумаги. Однако именно альфа-частицы наиболее опасны для человеческого организма: попадая в него по дыхательным путям, они инициируют необратимый процесс поражения костного мозга.

При всех преимуществах, которые дает производство атомной энергии, в природе нет другого более опасного энергоносителя. В самом деле, при цепной реакции почти 99% реакторного топлива идет в отходы, которые нельзя ни уничтожить, ни хранить в обычных условиях. В процессе эксплуатации реакторов образуются жидкие радиоактивные отходы, при ремонте —

твердые, наконец, при перезарядке реакторов остается отработанное ядерное топливо. Если «свежий» топливный ядерный элемент безопасно держать в руках, то после его участия в цепной реакции он излучает тысячи рентген в час, становясь смертельно опасным даже на значительном расстоянии.

Сегодня ни один эксперт не даст ответа на вопрос, где и как хранить высокорадиоактивные отходы, которые будут угрожать здоровью и жизни людей в течение тысячелетий[22]. Да и где безопасно хранить отходы средних и малых уровней радиации, тоже пока не ясно.

Вот несколько цифр, позволяющих судить о том, с какой скоростью накапливаются радиоактивные отходы. Ежегодно с 21 АЭС Германии вывозится 300 т отработанных топливных элементов. В США в 1986 г. хранилось 12 тыс.т таких отходов, к 2000 г. их количество должно возрасти на 40 тыс.т. Причем происходит своеобразная цепная реакция: если для доставки на перерабатывающее предприятие 350 т использованных топливных элементов требуется 170 вагонов, то для вывоза оттуда всех веществ и материалов, ставших радиоактивными в процессе переработки, необходимо уже 1200 вагонов.

Наиболее интенсивное отравление планеты началось с появлением атомного оружия. К 1992 г. в мире произведено 2074 ядерных взрыва. Лидерами являются США — 1093 взрыва, затем следуют СССР — 715 взрывов, Франция — 188, Великобритания — 43, Китай — 35.

Все ядерные страны избрали океан для захоронения радиоактивных отходов. Причем в первоначальный, довольно продолжительный период эксплуатации атомных реакторов эти захоронения производились тайно, а в СССР подобная практика использовалась до 90-х годов. Только США с 1946 по 1970 г. сбросили 86758 контейнеров с радиоактивными отходами и атомный реактор с лодки «Си Вулф», их суммарная активность достигала 94673 Ки.

Доля загрязнения северных морей за тридцатилетнее существование отечественного атомного флота составляет 3,3% «дозы», которую приносят морские течения из Европы, где в воды океана сбрасываются отходы радиохимических заводов (в среднем 24300 Ки).

Радиохимические заводы Франции (Ла-Ате) и Англии (Селлафилд) до 1986 г. сбрасывали в Ирландское море высокотоксичные отходы, содержащие плутоний, с общей активностью 20000 Ки. Замеры показали, что в радиусе 100 км от места сброса наблюдается проникновение активного плутония в грунт морского дна до 20 см. По некоторым оценкам, загрязнение

Ирландского моря на порядок выше, чем Мирового океана.

Я привел данные о радиационном загрязнении океана развитыми странами для того, чтобы показать: проблема радиоактивных отходов касается не только нашей страны.

Ядерный погреб СССР

Ни одна территория земного шара не насыщена так атомной энергетикой, как Кольский полуостров на северо-западе нашей страны. Помимо мощной атомной электростанции здесь на площади 100 тыс.км^2 базируются шесть атомных ледоколов Мурманского морского пароходства и пять судов обеспечения ледоколов, имеющих на борту ядерное топливо и радиоактивные отходы, десятки подводных и надводных атомоходов, а также армада боевых кораблей Северного флота с ядерным оружием на борту. Флот обладает развернутой сетью баз обеспечения, судоремонтных заводов, специализирующихся на атомных двигателях, хранилищ твердых радиоактивных отходов и отработанных каналов реакторов.

Еще лет двадцать назад в Кольском заливе рыболовецкие суда ловили треску и другую рыбу, а сейчас здесь постоянно крейсируют несколько сот (!) гражданских судов, а также боевых кораблей и подводных лодок ВМФ. Установлены, но лишь отчасти соблюдаются, строгие организационно-технические меры по предупреждению загрязнения залива. Однако его поверхность испещрена жирными масляными и топливными пятнами, которые прибоем выносятся на берег. Экологическую картину Кольского залива дополняет кладбище списанных судов, кораблей, в затопленном и полузатопленном состоянии, выброшенных на берег, совершенно бесхозных.

Еще до эксплуатации атомных установок на Кольском полуострове началось строительство специальных сооружений для хранения и переработки радиоактивных отходов. Для жидких отходов оборудовались подземные емкости из нержавеющей стали, замурованные в бетон многометровой толщины. После закачки их можно было бы разбавлять, снижая активность до естественного фона.

Для хранения твердых радиоактивных отходов (отдельных конструкций реакторов, ионообменных смол и т.п.) были предусмотрены открытые площадки, обнесенные ограждениями и предупредительными знаками о радиационной опасности. Контейнеры и ящики с отходами ставились на бетонированное

покрытие, однако сверху их ничто не защищало от дождей и снега.

Создавались и плавучие средства для обслуживания атомных подводных лодок. В частности, технические базы перезарядки реакторов и временного хранения радиоактивных отходов со специально обученным персоналом, а также плавучие емкости для сбора и временного хранения жидких радиоактивных отходов. Строились также контрольно-измерительные центры, бассейны для хранения и выдержки отработанного ядерного топлива. Однако ни подземные емкости, ни здания с комплексом контрольно-измерительной аппаратуры не достроены и поныне, они используются лишь как складские помещения.

Еще одной охранительной мерой стало введение на Северном флоте должности главного радиолога, который на специально оборудованном судне осуществляет радиационный контроль за акваторией. Под его наблюдением проводится и захоронение в море радиоактивных отходов. По результатам официальных исследований, влияние радиоактивных веществ на месте сбросов перестает сказываться через пять суток. Но ведь на первых порах и один чадящий заводик не наносил существенного ущерба земной атмосфере.

Для хранения и выдержки отработанного ядерного горючего подводных лодок были сооружены специальные бассейны. В них помещали отработанные каналы урана-235, теперь уже содержащие плутоний. Чтобы радиоактивность каналов снижалась до значений, позволяющих их транспортировку в контейнерах, в частности по железной дороге, их необходимо выдерживать в течение трех лет. Таким образом хранятся десятки тысяч отработанных каналов, причем эти сооружения обслуживаются специально обученным персоналом, включающим, как правило, офицеров, служивших на атомных подводных лодках.

В 1982 г. одно из этих хранилищ дало течь и радиоактивные воды проникли в грунт и в Кольский залив.

«Неизвестная авария в хранилище радиоактивных отходов Северного флота». — Под таким заголовком сообщила об этом происшествии спустя 10 лет газета «Известия». Эта публикация состоялась только потому, что норвежская экологическая организация «Беллона» каким-то образом получила доступ к архивам Северного флота, а газета «Афтенпостен» ' опубликовала сенсационную статью с картами, обозначающими места баз флота, хранилищ и других объектов. Между СССР и Норвегией существовала договоренность о непременном обмене информацией в случае подобных инцидентов, однако в 1982 г.

этого не произошло.

Еще об одном происшествии на Северном флоте сообщили «Известия» 1 апреля 1993 г.: «В районе базы самых больших в мире атомных лодок (типа «Тайфун») на Кольском полуострове, в 50 км от границы с Норвегией, в 1989 г. произошла серьезная утечка радиоактивности». Действительно, утечка радиоактивности была в губе Андреева на Северном флоте, но в 1983 г.

В начале 1983 г. матрос-дозиметрист из службы береговой базы доложил командованию, что обнаружил на задней стене здания, где хранятся отработанные урановые каналы от реакторов, наледь, на которую бурно реагирует счетчик Гейгера. Командование запретило ходить туда личному составу. Приказом заместителя министра обороны СССР по строительству и расквартированию войск маршала инженерных войск Н.Шестопалова была назначена комиссия, в которую вошел и я. Комиссия установила наличие течи бассейна хранилища. Предстояло определить место, причину течи и возможность ее устранения, но главное, надо было решить, где и как хранить каналы, поступающие от перезарядок реакторов подводных лодок. Флот напряженно плавал, перезарядки реакторов стояли в очереди на потоке, а тут потребовалось приостановить эту операцию. Но комиссию интересовали, прежде всего, причины образования течи и виновники, а не изыскание возможностей для строительства нового хранилища. В дальнейшем флот остался один на один с этой проблемой и было принято решение о сухом хранении отработанных каналов.

Для производства физических расчетов и осмотра условий хранения прибыли на флот представители Института атомной энергии им. И.В.Курчатова, которые одобрили наше решение. Происшествие с хранилищем отработанных каналов впервые реально показало наличие огромной проблемы в системе эксплуатации атомных энергетических установок на флоте — отсутствие достаточных возможностей для хранения радиоактивных отходов.

К сожалению, мне больше не пришлось заниматься делами флота. Через несколько месяцев я был арестован. Дело против меня было сфабриковано прокурором Северного флота А.Ф.Катусевым. Он возбудил на флоте более 120 уголовных дел против офицеров, которые позже были прекращены по несостоятельности. Так как виновным я себя не признал, меня протащили через психушку, пять тюрем, камеру сифилитиков, лагерь и «химию». Вышел я на свободу через пять лет четыре месяца и пять дней, идеологически раскрепощенным, и смог

написать эту книгу.

Кстати, позднее главный военный прокурор А.Ф.Катусев прославился своими расследованиями событий в Карабахе и Тбилиси. После августовского путча 1991 г. он был отстранен от должности, но сейчас вновь трудится на ниве «правоохранения».

Подводные кладбища отходов

Захоронение радиоактивных отходов на дне морей и океанов практикуется с момента появления атомных реакторов на судах. Первыми это сделали США в 1946 г., затем Великобритания — в 1949 г., Япония — в 1955 г., Нидерланды — в 1965 г. Первый морской могильник жидких радиоактивных отходов появился в СССР не позднее 1964 г., официальных данных об этом, естественно, нет.

Радиоактивные отходы замуровывались в специальные контейнеры, которые теоретически не разрушаются морской водой и глубинным давлением. По выработанным МАГАТЭ рекомендациям хоронить их полагается на глубине не менее 4000 м, на достаточном удалении от континентов и островов, в стороне от основных морских путей и в районах с минимальной продуктивностью моря, то есть там, где не ведется промышленный лов рыбы и других морских животных.

На Западе информация о местах захоронения с указанием точных координат, глубины, массы, числа контейнеров и т.п. доступна не только специалистам, но и независимым исследователям. Расчеты официальных экспертов достаточно оптимистичны: в течение 500 лет даже при существующих уровнях сбросов на одной площадке индивидуальные дозы облучения не должны достигнуть значительных величин. Однако это мнение разделяют далеко не все специалисты, и на IX консультативном совещании членов Лондонской конвенции в 1985 г. единый подход к проблеме захоронения на дне морей и океанов выработать не удалось.

К этой конвенции СССР присоединился 15 лет назад. Ответственным за выдачу специальных и общих разрешений на сброс радиоактивных отходов был определен (по согласованию с Минрыбхозом) Госкомгидромет СССР.

Депутатская комиссия Верховного Совета СССР попыталась узнать, сколько же таких разрешений выдано и кому. Вот цитата из официального ответа на ее запрос: «Руководствуясь материала МАГАТЭ, Госкомгидромет СССР с момента подписания Конвенции

не выдавал разрешений на сбросы радиоактивных отходов их владельцам. Положения Конвенции не применяются к судам, которые пользуются иммунитетом в соответствии с международным правом. По разъяснению МИД такими судами являются корабли ВМФ».

В ответе государственной организации, призванной осуществлять контроль в области, от которой непосредственно зависит здоровье людей, содержится и горькая правда, и откровенное лукавство.

Правда состоит в том, что для ВМФ никакие межгосударственные соглашения не указ, и он мог распоряжаться радиоактивными отходами как сочтет нужным. Положение дел в этой области регламентировалось приказами главкома ВМФ и указаниями третьего Главного управления Минздрава СССР. Эти правила запрещали захоронение в море отходов, содержащих ядерное горючее, стержни аварийной защиты и автоматического регулирования, ионизационные камеры и ионообменные смолы, то есть элементы и конструкции, облученные мощными нейтронным и гамма-потоками и, следовательно, обладающие сильной наведенной радиацией. ВМФ в принципе следовал этим строгим правилам, однако случались отступления, которые санкционировались высшими инстанциями и разрешались Минздравом СССР.

Характерна сама техника захоронения. Считается, что контейнеры не подвержены разрушению водой и давлением, полностью герметичны, и контакт их содержимого с окружающей средой исключен, хотя бы на определенный период. На практике контейнеры просто сбрасывали в воду, а если они не тонули... их расстреливали.

Существует и такая техника захоронения. Радиоактивные отходы складируются на списанных судах ВМФ и Минморфлота, и когда ставить контейнеры с отходами уже некуда, суда буксируются в океан и — с благословения Минздрава СССР — топятся.

Именно так в 1979 г. буксировали баржу, загруженную твердыми радиоактивными отходами. Капитан доложил о чрезвычайном происшествии: баржа исчезла, за кормой буксира болтался пустой трос. Созданная комиссия так и не смогла добиться от капитана, когда и в какой точке он потерял баржу с секретным грузом. Однако споры в комиссии велись главным образом относительно того, кто вместе с капитаном будет отвечать за случившееся: ВМФ или Министерство судостроительной промышленности. Существовавшие в то время инструкции носили противоречивый характер, так что спорили и

впрок: кому отвечать за такие происшествия в будущем. Вопрос о том, чтобы найти баржу и предупредить радиационное заражение региона, членов комиссии волновал куда меньше.

Не соблюдаются и нормы МАГАТЭ по содержимому затапливаемых контейнеров. Как утверждают очевидцы, в одном из контейнеров находится не менее ста отработавших тепловыделяющих сборок с ядерной установки ледокола «Ленин». В 1984 г. в заливе Абросимова близ архипелага Новая Земля, был обнаружен плавающий контейнер с уровнем излучения 160 Р/ч. После «доработки» его здесь же и затопили.

Несерьезно сравнивать с рекомендациями МАГАТЭ и глубины затопления радиоактивных отходов в районе Новой Земли. Вместо положенного минимума в 4000 м, они колеблются от 18 до 370 м. Между тем этот район соседствует с населенным архипелагом, близок к континенту, здесь проходят активно используемые морские пути, ведется промысел рыбы и морского зверя.

Совсем просто поступали с жидкими радиоактивными отходами: их сливали в западном секторе Баренцева моря, иногда в квадратах, где тральщики ловили рыбу. Какое уж тут согласование с Минрыбхозом!

До самого последнего времени мы считали Арктический регион своим внутренним морем и хозяйничали там, как хотели или умели. Жители Новой Земли весьма обеспокоены ядерными могильниками у берегов архипелага. Пятая внеочередная сессия Мурманского областного совета в августе 1991 г. потребовала открыть архипелаг и прилегающие акватории для научных исследований, в которых могут участвовать и международные эксперты, например из «Гринпис».

В 1992 г. аппарат Президента России рассекретил данные о загрязнении северных и дальневосточных морей: «В 1959-1992 гг. наша страна сбросила в северные моря жидких радиоактивных отходов суммарной активностью около 20,6 тысяч кюри и твердых — суммарная активность около 2,3 миллиона кюри. В морях Дальнего Востока эти величины составили соответственно: 12,3 и 6,2 тысячи кюри. По мнению экспертов, потенциальную опасность представляют реакторы атомных подводных лодок и атомного ледокола «Ленин». Всего затоплено 12 реакторов и их частей без ядерного топлива (в том числе три на Дальнем Востоке) и семь в аварийном состоянии с невыгруженным ядерным топливом (все на Севере)».

Эти данные представлены Россией в секретариат Лондонской конвенции и в Международное агентство по атомной энергии.

Несомненно, что нам или нашим потомкам предстоит

огромная работа по дезактивации морей и океанов, в том числе подъем затонувших или затопленных атомоходов, а также покоящихся на незначительных глубинах контейнеров с радиоактивными отходами.

Похороны реакторов

Читателю уже известно, в каких условиях производилась наладка и эксплуатация ГЭУ на первых подводных атомоходах. Из-за несовершенства технологий и низкого качества материалов при высокой температуре и давлении постоянно происходили течи радиоактивного контура и другие аварии, связанные с облучением людей. В итоге, уже после нескольких лет эксплуатации радиационная обстановка на некоторых лодках не позволяла производить ремонтные работы в реакторном отсеке из-за опасности для жизни личного состава.

Решение было найдено следующее: вырезать реакторный отсек со всем оборудованием и заменить его новым. Такая операция проводилась в середине 60-х годов на четырех лодках: на «К-3» и «К-5» в плановом порядке, а на «К-19» и «К-219» — после аварии ГЭУ. В настоящее время эта проблема стоит перед десятком подводных атомоходов первого и второго поколения, выработавших свой ресурс, поэтому мы расскажем о захоронении реакторов подробнее.

На «К-3» и «К-5» из реакторов полностью выгрузили топливную композицию и заполнили их твердеющей смесью. В принципе, эта мера обеспечивает максимальную безопасность захоронения для окружающей среды.

Однако на двух других лодках выгрузить тепловыделяющие каналы целиком не удалось, так как во время проведения работ каналы оборвались. Поскольку неоднократные попытки извлечь обрывки с помощью специальных устройств успеха не принесли, решили заполнить реакторы твердеющей смесью в существующем виде.

К ампутированным реакторным отсекам для обеспечения плавучести приварили легкие були, в которые заложили взрывчатые устройства. Потом их отбуксировали на место затопления. Були были подорваны, и отсеки затонули. Именно так были затоплены четыре отсека, в каждом из которых помещалось по два реактора.

Место затопления оставалось строго засекреченным, однако, мы считаем, что о нем как о глобальном источнике

потенциальной опасности должна знать международная общественность. Эта зона находится у берегов Новой Земли, к востоку от залива Степового и южнее пролива Маточкин Шар, между 72° и 73° с.ш. и 55° и 60° в.д. Здесь же захоронена и целая атомная лодка «К-27».

После аварии в 1968 г., о которой я уже рассказывал, судьба лодки сложилась необычно. Ее поставили у пирса в Северодвинске. Остывание реактора с жидкометаллическим теплоносителем могло бы привести к затвердению последнего, в том числе и в каналах малого диаметра, и тогда последующий запуск реактора был бы исключен. Поэтому к борту лодки пришвартовали специальное судно, которое постоянно подавало на реактор горячий пар. Тем временем надеялись найти техническое решение, позволяющее восстановить реактор. В этом состоянии «К-27» предстояло находиться... более 13 лет!

До 1973 г. на лодке проводили эксперименты ученые-физики. Затем ее подогнали к заводу и стали готовить к непонятному мероприятию. Были демонтированы регулирующие стрежни, ионизационные камеры и приводы. Все, что можно было заварить, заварили, твердеющей смесью и битумом заполнили свободное пространство реакторного отсека. Затем лодку проверила на готовность к выходу в море аварийно-спасательная служба, и в сентябре 1981 г. на буксире ее повели из Белого моря в океан. Руководил операцией начальник штаба бригады капитан 1 ранга Вяч.Солнышкин.

На борту находился бессменный инженер-механик «К-27» капитан 2 ранга Алексей Анатольевич Иванов. Он начал службу на ней, когда лодка еще строилась. Во время аварии в 1968 г. получил более 300 Р/ч, но после лечения снова вернулся на свою любимицу. Сейчас он на пенсии. А.А.Иванов вспоминает:

— Лодку отбуксировали в Карское море. Недалеко от северо-восточного берега Новой Земли было намечено место для затопления одетой в саркофаг лодки. Была заполнена главная осушительная магистраль и открыты водоотливные кингстоны. Я сходил с корабля последним, вся моя жизнь практически была отдана этому кораблю. Я поднялся на мостик, снял флаг и положил его за пазуху. С буксира меня торопили жестами и криками. Я прыгнул в шлюпку. Стальное тело лодки, каждый сантиметр которого был мне знаком, спокойно колыхалось совсем рядом. Я поцеловал его и, не выдержав, разрыдался.

Лодка, водоизмещение которой 4400 м^3, не спешила тонуть. Она все больше заваливалась на нос и, наконец, застыла с задранным хвостовым оперением. Было ясно, что нос лодки коснулся грунта, а ведь длина ее всего 109 м. Таким образом,

затопление было произведено на глубине 33 м (вместо рекомендованных МАГАТЭ 4000 м).

Оставить лодку в таком виде было невозможно. Буксир-спасатель «наехал» на хвост, пробив балластные цистерны, и вскоре вода сомкнулась над ней. Это произошло в точке с координатами 72°31' с.ш. и 55°30' в.д.

Возникает вопрос: может ли представлять опасность заключенный в саркофаг атомный реактор на промежуточных нейтронах? Ведь он способен стать атомной бомбой, если в активную зону попадет хотя бы кружка воды, которой вокруг более чем достаточно. Однако никто не знает, через сколько лет морская вода разрушит защитную оболочку реактора, которая, возможно, была повреждена при насильственном затоплении с помощью буксира.

Центр атомного кораблестроения и утилизации

Весной 1992 г. во время посещения Северодвинска Президентом России Б.Ельциным было решено сделать этот город центром атомного кораблестроения.

Северодвинск давно стал центром кораблестроения. Здесь строились крейсеры и дизельные подводные лодки, а в 1957 г. со стапеля Северного машиностроительного предприятия была спущена первая атомная подлодка «К-3». Более десяти проектов атомных лодок, как серийных, так и опытных, осуществило это предприятие. Темпы их строительства здесь были гораздо выше, чем где-либо в мире. Например, за 1967-1972 гг. флоту передали 24 ракетных подводных крейсера стратегического назначения. Это было под силу молодому, но опытному коллективу в несколько десятков тысяч человек, возглавляемому такими выдающимися организаторами атомного кораблестроения, как Евгений Павлович Егоров, Валентин Иванович Вашанцев, Иван Михайлович Савченко (главный инженер с «изюминкой»), Григорий Лазаревич Просянкин, Анатолий Иннокентьевич Макаренко.

Ремонтировались лодки на заводе «Звездочка», которым долгие годы руководил Александр Федорович Зрячев.

В последнее время проявилась оборотная сторона этой деятельности. В период проектирования и строительства атомного флота и АЭС не была предусмотрена единая система утилизации радиоактивных отходов. Неудивительно, что Северодвинск все более и более превращается в атомную свалку.

В 60-70-х годах, пока был слабый международный контроль, судостроительное предприятие совместно с ВМФ систематически избавлялись от твердых радиоактивных отходов методом их затопления в Карском море. Затоплено несколько реакторных

отсеков и несколько тысяч контейнеров с радиоактивными отходами.

Время шло, и потребовалось утилизация уже отслуживших свой век атомных субмарин, причем не одиночных, а десятков. На Тихоокеанском флоте, например, скопилось 29 таких подводных лодок, на Северном флоте — почти в два раза больше.

Разработан проект государственной программы по обращению с радиоактивными отходами до 2005 г., вышло постановление правительства о проведении опытных работ по утилизации атомных подводных лодок, из них восемь предписано «разделать» Северодвинску. Однако практическое осуществление программы сталкивается с серьезными трудностями. Не созданы хранилища для реакторных отсеков, в которых они могли бы содержаться тысячелетиями, вплоть до естественного распада плутония-239, или до эксплуатации топлива в реакторах на быстрых нейтронах. Не все судостроительные заводы готовы выполнять работы по выгрузке и консервации реакторов подводных лодок.

Соединенные Штаты для хранения радиоактивных отходов всей Америки выбрали гору Юкка-Маунти в штате Невада. Только экспертиза на предмет возможности встроить в эту гору хранилище для радиоактивных отходов обошлась в миллиард долларов, строительство потребует 8 млрд. Будущее хранилище представляет собой штольню длиной в 170 км. Экспертизе пришлось ответить на такие вопросы: Возможно ли поступление воды в штольню? Возможны ли в этом районе в ближайшие 10 тыс.лет вулканические явления или землетрясения, способные разрушить хранилище и «высвободить» продукты радиоактивного распада?

Существуют и проекты «саркофагов» для реакторных отсеков. Они имеют достаточные научные обоснования. Известно, например, что вырезанный в 1959 г. и затопленный реакторный отсек с подводной лодки «Си Вулф» за 20 лет снизил радиоактивность за счет естественного распада на 90%.

Мы же пока копим радиоактивные отходы. Вот как обрисовал ситуацию в Северодвинске в мае 1993 г. мэр города В.Лысков: «Особенностями города является наличие в его центре более 50 атомных реакторов на атомных подводных лодках с суммарным содержанием радиоактивности, которое эквивалентно 20 объемам радиоактивности, содержащимся в аварийном блоке Чернобыльской АЭС. На территории города ежегодно проводится свыше 1000 потенциально опасных работ, среди которых наиболее опасными являются перегрузка ядерного топлива в реакторах атомных подводных лодок и физический пуск

реакторов. (...) Другой крупной проблемой является накопление по вине ВМФ снятых с эксплуатации атомных подводных лодок с невыгруженными активными зонами реакторов. Отдельные подводные лодки хранятся с 1975 г., что привело к значительному повышению степени риска аварий». Если начнется массовая утилизация лодок постройки 1973-1979 гг., угрожающая экологическая обстановка в городе может перерасти в катастрофическую.

Терпение города иссякло: Малый совет Северодвинска принял решение не впускать в городской порт атомные подводные лодки с отработанными реакторами.

Вместо послесловия

Совершенно очевидно, что могильники ядерных отходов в Карском море — это бомба с часовым механизмом, подложенная под все человечество. Затопление радиоактивных контейнеров производилось с нарушением элементарных норм, и до настоящего времени никто не контролирует их состояние. Даже если в один прекрасный день «К-27» не потрясет земной шар подводным ядерным взрывом, течей в контейнерах может оказаться достаточно, чтобы радиоактивный поток начал необратимое путешествие по водам Мирового океана.

Именно об этой опасности нам хотелось поставить в известность международную общественность. Через год, месяц, неделю все остальные проблемы человечества могут отойти на второй план. Поэтому жители планеты, особенно ее Северного полушария, должны начать действовать уже сейчас.

В первую очередь, необходимо, чтобы достоверные материалы о захоронениях радиоактивных отходов стали достоянием независимых экспертов разных стран. Затем потребуется организация комплексной экспедиции, которая позволит определить состояние затопленных контейнеров. Следующий этап — решить в принципе проблему захоронения, создав для этого мировой могильник в необитаемой части суши. И лишь потом предстоит поднимать особенно опасные контейнеры и подводные лодки, чтобы перезахоронить их на новом месте.

Как человек, всю жизнь занимавшийся атомной энергетикой, считаю, что в современных обстоятельствах альтернативы ей нет. Однако чтобы она перестала быть орудием смерти и оставалась лишь благом, мы должны осознать две вещи.

Во-первых, наступило время покончить с использование энергии атома в военных целях. Сегодня открылись беспрецедентные в истории возможности, и два лагеря, переставшие быть «потенциальными противниками», должны немедленно приступить к демонтированию своих ядерных арсеналов. Во-вторых, необходимо всем миром найти решение проблемы проблем: утилизации и захоронения радиоактивных отходов.

Глава X

Н.Мормуль

Первопроходцы

В заключение хочу сказать добрые слова в адрес командиров и экипажей атомных подводных лодок конца 50-х начала 60-х годов. Многие из них стали известными флотоводцами, иные пошли в науку или посвятили жизнь подготовке офицерских кадров, но все они в свое время делили с экипажами атомных лодок подвиги, неудачи, катастрофы. Большинство из них сейчас на отдыхе, некоторые не дожили до наших дней. Назову наиболее ярких представителей подводников-атомщиков, внесших существенный вклад в становление и развитие отечественного атомного флота.

Первое слово о наставниках командиров — комбригах Александре Наумовиче Киртоке, Юрии Анатольевиче Ильченко, Викторе Васильевиче Горонцове и их бессменном заместителе — капитане 1 ранга Владимире Прокофьевиче Шелесте. Под их руководством совершали первые выходы в море экипажи атомных подводных лодок — головных, серийных и опытных. Надо было отработать морские навыки экипажа в условиях смешанных команд с заводскими специалистами, конструкторами, представителями науки, приемки, госкомиссии; опробовать режимы максимальных нагрузок механизмов и систем, скоростей; провести глубоководные погружения. Иными словами — сдать экипаж и технику «под ключ».

Замечу, что несмотря на еще «сырые» экипажи, во время испытаний аварии в море случались крайне редко, отказы, сопутствующие испытаниям, оперативно устранялись.

Атомные подводные лодки базируются на Северном и Тихоокеанском флотах. В период развития атомного флота командующими Северным флотом были адмиралы А.Г.Чабаненко и В.А.Касатонов, адмиралы флота С.М.Лобов, Г.М.Егоров и В.Н.Чернавин, адмирал А.П.Михайловский. Тихоокеанский флот возглавляли адмиралы Н.Н.Амелько, Н.И.Смирнов, В.П.Маслов, Э.Н.Спиридонов, В.В.Сидоров.

Владимир Николаевич Чернавин — командир одной из первых атомных подводных лодок — за сравнительно короткий срок прошел все флотские должностные ступени до

главнокомандующего Военно-морским флотом СССР. Это он со своим экипажем «К-21» осуществил ледовую разведку под водой при походе «К-3» к Северному полюсу в 1962 г. Впоследствии пересек под водой три океана, пройдя с базы Северного флота к восточным берегам нашей страны, руководил походом на борту стратегического ракетоносца, достигшего подо льдами Северного полюса. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Адмирал А.П.Михайловский первым совершил трансарктический переход из Северного Ледовитого океана в Тихий океан, за что удостоен звания Героя Советского Союза. Впоследствии командовал соединением, флотилией атомных подводных лодок, Северным флотом, военно-морской гидрографической службой. Ныне он доктор наук, профессор, действительный член Академии естественных наук Российской Федерации.

Начальник Главного штаба ВМФ адмирал флота К.С.Макаров командовал ракетной атомной подводной лодкой, затем — соединением атомных лодок, Оперативным управлением ВМФ.

Адмирал Валентин Николаевич Поникаровский командовал гвардейской атомной лодкой «К-22», соединением, Оперативным управлением, был начальником штаба Черноморского и Северного флотов, начальником Военно-морской академии им. адмирала Н.Г.Кузнецова.

Адмирал Вадим Константинович Коробов командовал одним из первых ракетных атомоходов, соединением, флотилией стратегических подводных сил, занимал пост начальника штаба Северного флота. Совершил поход под водой через три океана с базы Северного флота на базу Тихоокеанского. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Вице-адмирал Лев Алексеевич Матушкин командовал одной из первых ракетных атомных лодок («К-33»), соединением подводных атомных лодок, флотилией стратегических сил. Неоднократно совершал трансарктические походы подо льдами через Северный полюс — с Запада в Тихий океан и обратно. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Вице-адмирал Евгений Дмитриевич Чернов командовал одной из первых атомных подводных лодок, соединением и флотилией атомных лодок, неоднократно ходил на Северный полюс. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Адмирал Виталий Павлович Иванов командовал атомной лодкой, соединением, объединением атомных подводных лодок, был начальником Оперативного управления ВМФ, командующим Балтийским флотом, сейчас возглавляет Военно-морскую академию им. адмирала Н.Г.Кузнецова.

Вице-адмирал Анатолий Иванович Павлов командовал одной из первых стратегических атомных подводных лодок («К-418»), соединением и флотилией атомных лодок, осуществил под водой поход с базы Северного флота на Тихоокеанский. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Вице-адмирал Александр Михайлович Устьянцев командовал головной атомной лодкой с крылатыми ракетами, соединением и флотилией стратегических сил. Скоропостижно скончался в 1993 г.

Вице-адмирал Ю.Н.Сысоев командовал атомной лодкой «К-181», совершившей вслед за «К-3» поход на Северный полюс. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Вице-адмирал Николай Александрович Шатков командовал одной из первых атомных подводных лодок, соединением атомных лодок.

Контр-адмирал Вадим Леонидович Березовский командовал головной стратегической ракетной атомной лодкой. Это он обеспечил вступление в состав ВМФ первого подводного крейсера стратегического назначения «К-137», сопоставимого с американскими. С его приемом в состав ВМФ установился паритет между двумя соревнующимися державами. Позднее командовал соединением атомных подводных лодок. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Нельзя не вспомнить талантливых начальников Оперативного управления: вице-адмирала, кандидата наук Марса Джамаловича Искандерова, контр-адмирала Василия Ивановича Дудина, контр-адмирала Владимира Георгиевича Лебедько, а также бессменного начальника Управления кадров Северного флота контр-адмирала В.Л.Зуева.

Второе слово о корабельных инженер-механиках атомного флота. В условиях интенсивной эксплуатации атомных подводных лодок, подхлестываемой гонкой вооружений, они обеспечивали установленный процент боеготовых сил, несмотря на дефицит судоремонтных мощностей и снабжения.

Список инженер-механиков атомного флота заслуженно открывает контр-адмирал Борис Петрович Акулов — первый командир БЧ-5 лодки «К-3», впоследствии долгие годы возглавляющий Управление эксплуатации и ремонта кораблей ВМФ. На подводной лодке «К-3» его сменил Рюрик Александрович Тимофеев, который обеспечивал первый арктический поход на Северный полюс, за что удостоен звания Героя Советского Союза. Участником первого экипажа «К-3» был и начальник Главного управления кораблестроения ВМФ, вице-адмирал-инженер Владимир Андреевич Рудаков, а также автор

этих строк, служивший в 70-е годы начальником Технического управления Северного флота.

Научными исследованиями в ВМФ руководил бывший заместитель командующего флотилией атомных подводных лодок, участник похода «К-3» на Северный полюс вице-адмирал Михаил Михайлович Будаев, службой ядерной безопасности — вице-адмирал Н.Бисовка. За развитие судоремонтных мощностей атомного флота долгие годы отвечал вице-адмирал А.Геворков.

Длительное время исправно несли службу на должностях заместителей командиров соединений, заместителей командующих объединений, управлений и отделов флота и центральных управлений ВМФ такие известные инженер-механики, как контр-адмиралы: С.Бойцов, М.Барсков, В.Веселов, В.Гарбарец, Э.Зенкевич, В.Зарембовский, М.Коротков, В.Каневский, В.Леонтьев, И.Леонтенко, А.Мищук, Л.Никитин, О.Нагорских, Е.Рогачев, В.Харько, Б.Харченко; капитаны 1 ранга: А.Агапов, С.Афанасьев, В.Бондаренко, В.Борисов, Г.Бизякин, Е.Бахарев, Б.Володин, Ю.Васильев, В.Гармасар, В.Давыдов, К.Дементьев, Е.Дукмасов, Б.Дорогой, И.Ершов, В.Заграй, В.Иванов, И.Колтон, А.Козырев, В.Кашин, Г.Казаков, А.Котяш, Б.Калистратов, Л.Коломийченко, Э.Кульницкий, А.Михеев, И.Морозов, С.Новоселов, Л.Никитин, В.Осягин, Н.Перегудов, В.Панов, С.Петров, Н.Сигачев, Л.Сухарев, М.Суетенко, В.Сердюк, И.Титаренко, А.Феоктистов, Н.Фисун, В.Харламов, В.Шапошников, А.Шишкин, А.Шульгин, В.Шеметков; капитаны 2 ранга: И.Пальченко, В.Простаков, Б.Прусаков, Г.Румянцев, В.Чилингарьян, О.Юрченко.

Да простят меня те, кого не упомнил!

С 1956 по 1985 г. Военно-морским флотом СССР командовал адмирал флота Советского Союза Сергей Георгиевич Горшков. Он неустанно уделял внимание строительству атомного флота и особенно его базированию.

Заместителями главнокомандующего были адмирал-инженер Павел Григорьевич Котов и адмирал-инженер Василий Григорьевич Новиков. Последний был сторонником цикличного использования флота. Благодаря его стараниям разработана документация, четко регламентирующая и прогнозирующая режим использования флота. Когда В.Г.Новиков руководил Главным техническим управлением ВМФ, был введен институт заместителей командиров соединений и объединений по электромеханической части, что повысило роль и ответственность инженер-механиков в системе «корабль — соединение — флот». Адмирал П.Г.Котов длительное время возглавлял военное кораблестроение страны, при нем создавался атомный подводный

и надводный флот.

Становление и развитие атомного подводного флота России требует научного исследования, как и вся трехсотлетняя история Российского флота. В нашей стране фундаментальный труд, посвященный истории Российского флота, не издавался. В США в 1974 г. вышел в свет двухтомник «История русской и советской морской мощи» Д.Митчела. В нем рассмотрен боевой путь российского флота, начиная с походов против Византии до наших дней.

Авторы этой книги, не являясь историками, не претендуют на фундаментальность своей работы. Будучи профессиональными подводниками, мы рассказали о пережитом, стараясь восполнить пробелы в новейшей истории флота, до недавнего времени прикрытой плотной завесой секретности. Насколько нам это удалось — судить читателю.

Приложения

Первоначальные этапы создания подводных атомных флотов США и СССР и арктические, походы ПЛА США, СССР и Великобритании

Годы	США и Великобритания	СССР
1	2	3
1954	Формирование и обучение экипажей, рекламные походы американского надводного корабля с атомной ГЭУ	Начало формирования экипажа первой атомной подводной лодки
1955	В январе в состав ВМС США вступила первая ПЛА “Наутилус”	Обучение экипажей “К-3” и “К-5” в Обнинске на базе АЭС
1956	Опытная эксплуатация “Наутилуса”	Формирование и обучение экипажей “К-3”, “К-5”, “К-8”, “К-14”, “К-27”, “К-19” в Обнинске
1957	Две неудавшиеся попытки “Наутилуса” достичь Северного полюса подо льдами со стороны Гренландского моря	Спуск на воду в Северодвинске первой ПЛА “К-3”
1958	23.07 — 05.08 трансарктический переход “Наутилуса” через Северный полюс со стороны Берингова пролива	01.07 вышла в море ПЛА “К-3”
1959	Начало регулярных арктических походов, в том числе групповых, патрулирование в Арктике ПЛА США	Первая неудавшаяся попытка похода на Северный полюс

1960	Походы ПЛА США “Сарго”, “Сидрегон”, “Дж. Вашингтон”, “Патрик Генри” в Арктику; патрулирование по 67 суток	Подготовка к походу на Северный полюс “К-3”; строительство ПЛА 627, 658, 675 пр. и опытной “К-27”
1961	Три боевые службы ПЛА “Дж. Вашингтон” в Арктике	ПЛА “К-3” дошла до 82° с.ш. Совершили плавание подо льдами “К-55”, “К-21”, “К-40”
1962	Групповое плавание в Арктике двух многоцелевых ПЛА США	Первый поход и всплытие на Северном полюсе 17.07 ПЛА “К-3”
1963	Строительство многоцелевых и 16-ракетных ПЛА (баллистических). Гибель “Трешера” 10.04	29.09 ПЛА “К-182” достигла полюса; ПЛА “К-115” и “К-178” перешли через Арктику в Тихий океан
1964	Прекращение (до 1969 г.) арктических плаваний ПЛА США	Строительство серийных ракетных и многоцелевых ПЛА
1965	Строительство ПЛА	Строительство РПКСН и многоцелевых ПЛА второго поколения. Переход с СФ на ТОФ “К-14”, “К-56” и еще одной ПЛА
1966	Строительство ПЛА	Спуск на воду РПКСН и многоцелевых ПЛА.
1967	В феврале кратковременное плавание ПЛА США “Куин-фиш” в Девисов пролив	Вступление в состав ВМФ головных ПЛА второго поколения (667А, 670,671 пр.)
1968	21.05 погибла ПЛА США “Скорпион” южнее Азорских островов	С 1967 по 1972 г. только на Северодвинской верфи построено 24 РПКСН
1969	С 1969 по 1971 г.	Нет данных

	совершено семь одиночных походов; наиболее сложный “Куинфиш”	
1970	Совершено 24 всплытия ПЛА США во льдах Арктики	11.04 в Бискайском заливе затонула ПЛА “К-8”
1971	Первый арктический поход ПЛА Великобритании “Дредноут”	Арктические походы подо льдами РПКСН и многоцелевой ПЛА
1972	С этого года и вплоть до 1990 г., как правило, совершается один поход в год ПЛА США в Арктику; в этот период состоялись три похода двух ПЛА, один — трех ПЛА и семь одиночных	Поход двух РПКСН в Арктику
1973	—”—	Нет данных
...	...	...
1978	—”—	Первый групповой поход подо льдами Арктики (две ПЛА)
1979	—”—	Второй групповой поход 1 подо льдами Арктики (две ПЛА)
1980	—”—	Вступление в состав ВМФ 1 головных ПЛА третьего поколения “Акула” и “Гранит”
1981	—”—	06.09 затопление “К-27” (72°31' с.ш. 55°30' в.д.)
1982	—”—	Групповой поход РПК и трех многоцелевых ПЛА в Арктику (47 суток)
1983	—”—	Нет данных
1984	—”—	РПКСН выпустила ракеты из приполюсного района

1985	—”—	Нет данных
1986	Три ПЛА США всплыли на полюсе	
1987	На полюсе всплыли три ПЛА: одна — Великобритании и две — США	Нет данных
1988	Всплыли на полюсе две ПЛА Великобритании “Сьюперб” и “Тобзюлент”	Нет данных
1989	Нет данных	07.04 гибель “Комсомольца в Норвежском море
1990	Всплыли на полюсе две ПЛА США “Сихорс” и “Тернард”	Нет данных
1991	В мае всплыли на полюсе две ПЛА: “Сарго” (США) и “Тейлис” (Великобритания)	Нет данных
1992	Начато строительство новой серии многоцелевых ПЛА “Си Вулф”	Нет данных

Предприятия и организации военного кораблестроения СССР

(Морской сборник 1992 г. № 8 и № 9)

Предприятие	Место нахождения	Направленность	Примечание
1	2	3	4
ПО “Севмашпредприятие”	г. Северодвинск	Подводное кораблестроение РПКСН	В проектировании, постройке и испытаниях кораблей, их комплектов оружия и технических средств участвовали многие сотни производственных предприятий, НИИ, КБ, организации Академии наук, испытательные полигоны и базы, заказывающие управление флота. Непосредственное строительство и испытание кораблей осуществляли судостроительные заводы, специализировавшиес в подводном или надводном кораблестроении.

			Основная часть таких предприятий и организаций располагалась на территории России, 30% — на территории Украины, Молдавии, в Прибалтике и других союзных республиках
ПО “Звездочка”	г. Северодвинск	Судоремонт ПЛА	
“Адмиралтейское объединение”	г. С.-Петербург	Подводное кораблестроение многоцелевых ПЛА	
ПО “Красное Сормово”	г. Н.Новгород	Подводное кораблестроение ПЛА и ДПЛ	
ПО “Судостроительный завод им. Ленинского комсомола”	г. Комсомольск-на-Амуре	Подводное кораблестроение ПЛА	
Балтийский судостроительный завод	г. С.-Петербург	Атомные крейсеры типа “Киров”	
ПО “Северная верфь”	г. С.-Петербург	ЭМ типа “Современный”	
“Средне-Невский судостроительный завод”	г. С.-Петербург	Противоминные корабли	
СО “Алмаз”	г. С.-Петербург	Десантные корабли на воздушной подушке типа “Зубр” и “Джейран”	
“Северное ПКБ”	г. С.-Петербург	Проектирование крупных	

		ракетно-артиллерийских и противолодочных НК с паросиловой, газовой и ядерной ГЭУ	
“Западное ПКБ”	г. С.-Петербург	Проектирование противолодочных кораблей, доков, спасательных судов для ПЛ, водолазных и пожарных судов	
ЦКБ “Алмаз”	г. С.-Петербург	Проектирование малых ракетных кораблей и катеров, противолодочных и артиллерийских катеров, десантных кораблей на воздушной подушке	
ПО “Прибалтийсхий судостроительный завод”	г. Калининград	Строительство БПК типа “Удалой”	
ОТО “Вымпел”	г. Рыбинск	Малые ракетные корабли типа “Зарница”	
“Зеленодольский судостроительный завод им Горького”	г. Зеленодольск	Сторожевые и малые противолодочные корабли типа “Альбатрос”	Второй по значимости в области военного кораблестроения, в основном надводного
1 Другие судостроительные	г. Н.Новгород, Хабаровск,	Комплектующие, оружие,	

заводы и организации, связанные межотраслевой кооперацией	Петрозаводск	вооружение
ПО “Черноморский судостроительный завод”	г. Николаев	Авианесущие крейсеры типа “Киев” (ТАКР), “Адмирал флота Советского Союза Кузнецов” (ТАКР) с ядерной энергоустановкой, а также ряд вспомогательных судов
ПО “Судостроительный завод им 61 коммунара”	г. Николаев	До 1992 г. строил и ремонтировал ракетные крейсера типа “Слава”; БПК типа “Николаев” и “Комсомолец Украины”; спасательные суда и суда других проектов
ПО “Заря”	г. Николаев	Разработка и строительство корабельных газотурбинных установок
Судостроительные заводы	г. Керчь, Херсон	Сторожевые суда, суда обеспечения и другие надводные корабли и доки

Некоторые аварии и катастрофы с подводными лодками США и СССР в 1960—1991 гг.

Обозначение ПЛ, место базирования, наименование по справочнику “Джейн”	Дата, место аварии, гибели ПЛ	Командир ПЛ	Число погибших (пострадавших)	Причины аварии, гибели ПЛ
1	2	3	4	5
“К-8”, СФ, “Ноябрь”	13.10.1960 г. Баренцево море	Капитан 2 ранга В.Шумаков	Переоблучились 13 человек	Течь парогенератора ядерной энергоустановки. Вернулась в базу
1 “С-80”, ракетная дизельная ПЛ	27.01.1961 г. Баренцево море	Капитан 2 ранга А.Ситарчик	Погибло 68 человек, весь экипаж	Поступление воды внутрь прочного корпуса. Затонула. 27.07.1969 г. поднята на поверхность
“К-19”, СФ, “Готэль II”	10.04.1963 г. Северная Атлантика	Капитан 2 ранга Н.Затеев	Погибло 8 человек	Авария ядерной энергоустановки. Прибуксирована в базу.
“Трэшер” (США)	10.04.1963 г. Западная Атлантика 41°43' з.д. 64°54' с.ш.	Дж. Гарвэй	Погибло 129 человек, весь экипаж	Провалилась за предельную глубину
“К-11”, СФ, “Ноябрь”	10.02.1965 г. г.Северодвинск	Капитан 2 ранга Ю.Калашников	Переоблучились 7 человек	Неконтролируемый выход на мощность реактора при перезарядке

“К-74”, СФ, “Эхо II”	20.11.1965 г. Баренцево море	Капитан 2 ранга Е.Курдасов	Никто не пострадал	Разнос и выход из строя главной турбины
“К-3”, СФ, “Ноябрь”	08.09.1967 г. Норвежское море	Капитан 2 ранга Ю.Степанов	Погибло 39 человек	Пожар в I и II отсеках
“К-129”, ТОФ, дизельная ракетная “Гольф”	08.03.1968 г. В районе Гавайских островов	Капитан 1 ранга В. Кобзарь	Погибло 97 человек	Погибла в результате столкновения в подводном положении с американской ПЛ. Поднята в 1974 г.
“К-172”, СФ, “Эхо II”	Апрель 1968 г. Средиземное море	Капитан 2 ранга Н.Шашков	Весь экипаж отравился парами ртути	Пролита ртуть в отсеке
“Скорпион” (США)	21.05.1968 г. Южнее Азорских островов	Ф.Слеттерн	Погибло 99 человек	Причины неизвестны. Затонула вместе с экипажем.
“К-27”, СФ	24.05.1968 г. Баренцево море	Капитан 2 ранга П.Леонов	Погибло 9 человек. Переоблучение л/с	Авария реактора
“К-140”, СФ, “Янки”	23.08.1968 г.	Капитан 2 ранга А Матвеев	Никто не пострадал	Неконтролируемы пуск реактора
“К-19”, СФ, “Готэль II”	15.11.1969 г. Баренцево море	Капитан 2 ранга В.Шабанов	Никто не пострадал	Столкновение на глубине 60 м с ПЛ США. Вернулась в базу
“К-8”, СФ, “Ноябрь”	11.04.1970 г. Бискайский залив	Капитан 2 ранга В.Бессонов	Погибло 52 человека	В результате пожара и поступления 1 воды затонула на глубине

				4680 м
“К-19”, СФ, “Готэль”	24.02.1972 г. Северная Атлантика	Капитан 2 ранга В.Кулибаба	Погибло 28 человек	Пожар в IX и VIII отсеках. Прибуксирована в базу
“К-171”, ТОФ, “Дельта”	28.12.1978 г. Тихий океан	Капитан 1 ранга Э.Ломов	Погибло 3 человека	Неисправность ядерной энергоустановки
“К-162”, СФ	30.11.1980 г. г.Северодвинск	Капитан 1 ранга Лещинский	Никто не пострадал	Неконтролируемый пуск реактора
“С-178”, ТОФ, “Уиски”	24.10.1981 г. Залив Петра Великого	Капитан 3 ранга Б.Маранго	Погибло 32 человека	Столкнулась с надводным судно. Пожар. Затонула
“К-429”, ТОФ, “Чарли I”	23.06.1983 г. Бухта Крашенинникова	Капитан 1 ранга В.Суворов	Погибло 17 человек	Поступление воды внутрь прочного корпуса. Затонула. Поднята на поверхность в 1984 г.
Атомная, СФ, “Эхо II”	18.06.1984 г. Баренцево море	Капитан 1 ранга В.Селиванов	Погибло 14 человек	Пожар. Вернулась в базу
“К-219”, СФ, “Янки II”	06.10.1986 г. В районе Бермудских островов	Капитан 2 ранга И.Британов	Погибло 4 человека	Взрыв в ракетной шахте. Затонула на глубине 6000 м
“К-278”, “Комсомолец”, СФ	07.04.1989 г. Норвежское море	Капитан 1 ранга Е.Ванин	Погибло 42 человека	Пожар, поступление воды. Затонула на глубине 1655 м

ПРИМЕЧАНИЕ: За послевоенный период в мире погибло 27 подводных лодок. В США в 1989 г. произошла 71 авария, в том числе с 34 атомными подводными лодками. В СССР за 5 лет (1987-1991 гг.) произошло 46 случаев аварийности с кораблями, из них 27 с подводными лодками (Морской сборник. 1992. №10.

Российская газета. 1992. 21 и 22 мая).

Промышленные, научно-исследовательские и учебные центры США, обеспечивающие проектирование, строительство, оснащение подводных лодок и обучение их экипажей

Наименование	Город, месторасположение
Базы подводных лодок	Сиэтл, Ки-Уэст, Чарлстон, Норфолк, Гротон
Судоверфи	Мэр-Айленд, Портсмут, Гротон, Аннаполис, Ньюпорт-Ньюс, Чарлстон, Паскагула
Центры строительства реакторов	Ханфорд, Арко, Лос-Аламос, Чикаго, Ок-Ридж, Саванна, Брук-Хейвен
Центры изготовления ракет	Кливленд, Эймс, Чайт-Санде, Личфилд-Парк, Сакраменто, Пало-Альто, Санта-Круг, Уайт-Санде, Индианаполис, Пустыня Мохове, Акрон, Йорктаум, Чарлстон, Кой и — Конаверрал
Центры изготовления механизмов и вооружения	Сан-Франциско, Буффало, Лины, Нью-Йорк, Питсбург, Уайт-Ок, Далгрен, Людердайл, Ньюпорт
Высшие учебные заведения и НИИ	Айова-Сити, Пасадена, Аннаполис, Трентон, Кэмбридж, Нью-Лондон
Атомные центры	Арко, Моунт, Аргони, Виндзор, Рочестер, Скенектади, Сильвер-Спринг, Санзиа
Учебные центры	Сан-Франциско, Арко, Гротон, Нью-Лондон, Кэмбридж, Виндзор, Питсбург

Планы ввода ПЛА третьего поколения в США и Великобритании

Тип ПЛА	1995 г.	2000 г.
США		
“Си Вулфс”	1 (1)*	8(8)
“Лос-Анджелес”	56 (17)	62 (23)
“Стерджен”	28 (28)	14 (14)
ИТОГО	46	45
Великобритания		
“Трафальгар”	7(7)	7(7)
“Свифтшур”	6(6)	6(6)
ИТОГО	**13**	**13**
ВСЕГО	**59**	**58**

* В скобках указано число лодок серии, оборудованных для плавания в Арктике.

Тактико-технические данные подводного ракетоносца США “Огайо”

Водоизмещение:	подводное	18700 т
	надводное	16600 т
Длина	170,7 м	
Ширина	12,8 м	
Осадка	10,8 м	
Мощность ядерной энергоустановки	60000 л.с.	
Скорость хода в подводном положении	25 узлов	
Глубина погружения	300 м	
Вооружение:	ракетное	24 баллистические ракеты Трайдент-1 и -2”
	торпедное	4 аппарата
Дальность стрельбы ракетами	400 и 11000 км	
(точность стрельбы)	(100 и 450 м)	
Численность экипажа	170 человек (из них 16 — офицеры)	

Тактико-технические данные атомного подводного ракетоносца СССР (России) “Тайфун”

Водоизмещение:	подводное	50000 т
	надводное	25000 т
Длина	170 м	
Ширина	25 м	
Высота с рубкой	26 м	
Число реакторов и их мощность	2×190 МВт	
Число турбин и их мощность	2×45000 л.с.	
Мощность дизель-генератора	800 кВт	
Глубина погружения	Несколько сот метров	
Число ракет	20	
Число ядерных боеголовок в одной ракете	10	
Дальность стрельбы	9000 км	
Численность экипажа	170 человек (из них 50 — офицеры)	

Подводники, погибшие на дизельной лодке “С-80” 27 января 1961 г.

Капитан 3 ранга
А.А.Ситарчик
Капитан-лейтенант
В.А.Николаев
Капитан 3 ранга
В.Е.Осипов
Капитан-лейтенант
А.В.Песков
Капитан-лейтенант
А.М.Гринчук
Капитан-лейтенант
В.П.Черничко
Капитан-лейтенант-
инженер
Г.И.Жук
Старший лейтенант
А.Г.Евдокимов
Старший лейтенант
Н.П.Бонадыков
Старший лейтенант
П.П.Лорутчиков
Старший лейтенант-
инженер
В.П.Пролетин
Лейтенант
Ю.Кирьяков
Лейтенант
Э.М.Ковтун
Инженер-лейтенант
В.И.Князев
Лейтенант
медицинской службы
В.И.Зубков
Мичман
Г.М.Боровой
Главный старшина
В.Г.Тарасов

Главный старшина
А.Н.Пургин
Старшина 1 статьи
В.Я.Серый
Старшина 1 статьи
В.В.Герасименко
Старшина 1 статьи
Б.А.Алексеев
Старшина 1 статьи
В.С.Шахин
Старшина 2 статьи
П.Ф.Ледник
Старшина 2 статьи
Ф.Ф.Зюзин
Старшина 2 статьи
Ю.Н.Кочнев
Старшина 2 статьи
Ю.В.Агибалов
Старшина 2 статьи
Д.М.Хрипко
Старшина 2 статьи
В.А.Григорчук
Старшина 2 статьи
Ю.И.Шелеко
Старшина 2 статьи
И.Т.Гресов
Старшина 2 статьи
Н.Г.Погорелый
Старший матрос
В.А.Волков
Старший матрос
Р.А.Чапас
Старший матрос
В.Н.Крейдо
Старший матрос
Г.Н.Савин
Старший матрос
В.Г.Казарен
Старший матрос
В.С.Леонов
Старший матрос
В.Н.Воробьев
Старший матрос
А.Л.Кожин

Старший матрос
К.Ф.Бардин
Матрос
В.С.Кошелев
Матрос
Г.Н.Нидземский
Матрос
В.И.Никитин
Матрос
В.Н.Бялборин
Матрос
М.Н.Мязин
Матрос
В.П.Ульянов
Матрос
А.Р.Опарин
Матрос
В.В.Цыбин
Матрос
В.Г.Гулин
Матрос
А.П.Глазунов
Матрос
А.Н.Самохвалов
Матрос
Н.Д.Якунин
Матрос
А.Н.Мальков
Матрос
В.Г.Исаков
Матрос
А.Д.Чальцев
Матрос
В.П.Пилипенко
Матрос
В.Н.Чигало
Матрос
Ю.А.Шамегинов
Матрос
В.В.Панферов
Матрос
В.Г.Туман
Матрос
А.А.Крюков

Матрос
Г.И.Родин
Матрос
В.Н.Мертиков
Матрос
П.М.Машанов
Матрос
Б.И.Смолин
Матрос
Ю.А.Силаев
Матрос
А.А.Кропачев
Матрос
И.А.Дорогупов

Подводники, погибшие на атомной лодке “Ленинский комсомол” 8 сентября 1967 г.

Капитан 2 ранга
С.Ф.Горшков
Капитан 3 ранга
А.Д.Каморкин
Инженер-капитан-
лейтенант
Г.И.Ганин
Инженер-капитан-
лейтенант
А.А.Маляр
Инженер-капитан-
лейтенант
В.Н.Смирнов
Лейтенант
В.М.Гурин
Лейтенант
А.И.Петреченко
Мичман
А.А.Буторин
Главный старшина
Б.М.Романцев
Старшина 2 статьи
Н.М.Зацепин
Старшина 1 статьи
В.Г.Таранов
Старшина 1 статьи
Н.М.Богачев
Старшина 2 статьи
Н.Н.Гурьев
Старшина 2 статьи
А.И.Иванов
Старшина 2 статьи
К.Ш.Гарогонин
Старшина 2 статьи
А.К.Гайвас
Старшина 2 статьи
В.Н.Розанов

Старшина 2 статьи
Н.И.Слунин
Старшина 2 статьи
Г.И.Кисловский
Старшина 2 статьи
К.С.Пузевич
Старшина 2 статьи
П.И.Юзефович
Старший матрос
С.Ф.Богалев
Старшина 2 статьи
И.В.Вечерин
Старшина 2 статьи
С.Н.Гайдай
Старший матрос
А.В.Воробьев
Старший матрос
В.П.Лаврушкин
Старший матрос
Н.П.Соболев
Старший матрос
В.И.Тарабан
Старший матрос
В.И.Ярошевич
Матрос
В.М.Богачев
Матрос
А.С.Осипчук
Матрос
В.Ф.Посжалатий
Матрос
В.А.Кузьмицкий
Матрос
А.А.Кужепов
Мичман
Мусатов
Главный старшина
В.Я.Миунин
Матрос
В.Л.Клименчук
Матрос
А.В.Коровин
Матрос
В.И.Романов

Список экипажа подводной лодки “К-129”, погибшего 8 марта 1968 г.

Капитан 1 ранга
В.И.Кобзарь
Капитан 2 ранга
А.И.Журавин
Капитан 3 ранга
Ф.Е.Лобас
Капитан 3 ранга
В.А.Мотовилов
Капитан 3 ранга
Г.С.Панарин
Капитан 3 ранга
Е.Г.Ковалев
Капитан 3 ранга
Н.Н.Орехов
Майор медицинской
службы
С.П.Черепанов
Капитан-лейтенант
В.М.Зуев
Капитан-лейтенант
Н.И.Пикулик
Инженер-капитан-
лейтенант
А.Е.Егоров
Старший лейтенант
А.Ф.Жарнаков
Старший лейтенант
В.А.Мосячкин
Лейтенант
А.П.Дыкин
Мичман
В.С.Бородулин
Старшина 2 статьи
П.Т.Лопсарь
Матрос
Л.В.Токаревский
Матрос
С.Н.Трифонов
Матрос

Ю.С.Карабажаков
Матрос
В.И.Овчинников
Старшина 2 статьи
А.Г.Князев
Старший матрос
М.И.Кривых
Матрос
Г.С.Касьянов
Старшина 2 статьи
Н.И.Гущин
Старший матрос
В.И.Балашов
Матрос
А.С.Шувалов
Старшина 2 статьи
А.Х.Киязев
Старшина 1 статьи
В.В.Лисицын
Матрос
В.В.Коротицких
Старшина 2 статьи
Н.Е.Саенко
Матрос
Ю.И.Дубов
Старшина 2 статьи
В.Г.Чумилин
Старшина 2 статьи
В.М.Сурнин
Матрос
В.Г.Носачев
Матрос
В.М.Костюшко
Старшина 2 статьи
В.А.Маракулин
Старшина 2 статьи
В.С.Нечепуренко
Матрос
А.А.Архипов
Старшина 1 статьи
А.Л.З.Кузнецов
Старший матрос
Ю.И.Тельнов
Старшина 2 статьи

П.И.Гооге
Старшина 2 статьи
В.Д.Плюснин
Старший матрос
М.В.Зверев
Старшина 1 статьи
Г.М.Шпак
Матрос
Ю.В.Шишкин
Матрос
А.С.Васильев
Матрос
С.В.Осипов
Матрос
Г.И.Кравцов
Матрос
Н.А.Редкошеев
Матрос
А.С.Кабаков
Матрос
В.В.Колбин
Матрос
А.И.Рудник
Мичман
И.Т.Котов
Старшина 2 статьи
Н.Н.Баженов
Главный старшина
Н.Д.Абрамов
Старший матрос
В.Г.Ощепков
Матрос
В.А.Погодаев
Матрос
Л.К.Боженко
Матрос
И.А.Дасько
Матрос
А.Н.Ожима
Матрос
В.М.Гостев
Матрос
Б.П.Торсунов
Матрос

А.Н.Тощевиков
Матрос
А.А.Дегтярев
Матрос
В.В.Соколов
Главный старшина
В.П.Иванов
Старшина 2 статьи
А.Д.Полянский
Старшина 2 статьи
М.С.Савицкий
Старший матрос
Г.И.Кобелев
Старший матрос
В.М.Сорокин
Матрос
Е.К.Песков
Матрос
А.И.Ярыгин
Матрос
А.С.Крючков
Матрос
В.Н.Поляков
Мичман
В.Ю.Сприщевский
Старший матрос
А.П.Куликов
Матрос
В.А.Лохов
Матрос
А.А.Пичурин
Матрос
Н.Д.Кошкарев
Старший матрос
А.С.Наймушин
Матрос
О.В.Зубарев
Старшина 2 статьи
В.М.Бахирев
Главный старшина
В.М.Лабзин
Старший матрос
Л.В.Матанцев
Матрос

Г.В.Черница
Старшина 2 статьи
А.И.Кучинский
Старшина 1 статьи
А.В.Хватов
Матрос
В.В.Козин
Старшина 2 статьи
А.С.Чичканов
Матрос
В.М.Плакса
Старший матрос
Т.Т.Михайлов
Старший матрос
А.В.Андреев
Матрос
А.В.Козленко
Главный старшина
Г.Ф.Гущин
Матрос
Г.И.Башков
Матрос
О.Л.Кручинин
Матрос
И.И.Одинцов
Матрос
В.И.Терешин

Подводники, погибшие на атомной лодке “К-8” 4 июля 1970 г.

Капитан 2 ранга
В.Б.Бессонов
Капитан 2 ранга
В А.Ткачев
Капитан 3 ранга-
инженер
В.П.Рубеко
Капитан 3 ранга-
инженер
В.Г.Хаславский
Капитан-лейтенант-
инженер
И.Б.Кузнеченко
Капитан-лейтенант-
инженер
А.И.Лисин
Капитан-лейтенант-
инженер
А.В.Поликарпов
Капитан
медицинской
службы
А.М.Соловей
Капитан-лейтенант-
инженер
А.С.Чудинов
Капитан-лейтенант-
инженер
Н.Ф.Ясько
Старший лейтенант-
инженер
М.Б.Гусев
Старший лейтенант-
инженер
А.Н.Лавриненко
Старший лейтенант
Ю.П.Полежаев
Старший лейтенант
Н.В.Шмаков

Старший лейтенант-
инженер
Г.В.Шостаковский
Старший лейтенант-
инженер
Г.В.Чугуков
Лейтенант
В.А.Шабанов
Лейтенант-
инженер
В.И.Шевцов
Мичман
А.И.Блещенков
Мичман
Л.Н.Деревянко
Мичман
П.С.Ермакович
Мичман
В.Г.Кулаков
Мичман
В.Н.Маевский
Мичман
Л.Ф.Мартынов
Мичман
Е.А.Петров
Мичман
А.А.Устенко
Главный старшина
В.И.Добрынин
Главный старшина
В.В.Леонов
Главный старшина
В.В.Савоник
Старшина 1 статьи
А.С.Бусарев
Старшина 1 статьи
Е.Г.Федоров
Старшина 1 статьи
Л.Б.Чекмарев
Старшина 2 статьи
Р.Г.Гатаулин
Старший матрос
В.Н.Астахов
Старший матрос

Н.С.Бурцев
Старший матрос
Б.И.Инамуков
Старший матрос
А.М.Кирин
Старший матрос
В.А.Колесников
Старший матрос
Н.А.Комков
Старший матрос
А.А.Кулаков
Старший матрос
Ю.А.Мажута
Старший матрос
В.М.Мищенко
Старший матрос
Е.В.Паньков
Матрос
В.Н.Девяткин
Матрос
Н.М.Коровин
Матрос
В.И.Кузовков
Матрос
А.С.Кульш
Матрос
Ю.Ф.Печерских
Матрос
Е.А.Самсонов
Матрос
К.Г.Фрешер
Матрос
В.Ф.Фролов
Матрос
А.П.Шишаев

Офицерский состав первого экипажа атомной подводной лодки “К-3”

Командир
Леонид Гаврилович
Осипенко
Старпом
Лев Михайлович
Жильцов
Командир БЧ-5
Борис Петрович
Акулов
Замполит
Георгий Степанович
Беляшов
Замполит
Григорий Васильевич
Черных
Командир
1 дивизиона
Владимир Андреевич
Рудаков
Командир
2 дивизиона
Станислав
Константинович
Лучников
Командир
3 дивизиона
Рюрик Александрович
Тимофеев
Помощник ко-
мандира
Владимир
Алексеевич
Труханов
Корабельный врач
Иван Иванович
Бечик
Штурман
Евгений Николаевич
Золотарев

Минер
Виктор Федорович
Марков
Начальник связи
Михаил Иосифович
Лодяков
Командир группы
Леонид Васильевич
Романенко
Командир группы
Вадим Федорович
Мамлов
Командир группы
Николай Иванович
Антонов
Командир группы
Юрий Трифонович
Горбенко
Командир группы
Анатолий Федорович
Гурьянов
Командир группы
Анатолий Федорович
Лапшин
Командир группы
Вячеслав Сергеевич
Иванов
Командир группы
Юрий Корнилович
Баленко
Командир группы
Виталий
Михайлович
Дейкун
Командир группы
Николай
Григорьевич
Мормуль
Командир группы
Олег Сергеевич
Данилевский
Командир группы
Анатолий
Анатольевич

Шурыгин
Командир группы
Владимир
Александрович
Куликов
Командир группы
Николай Иванович
Студеникин
Командир группы
Николай Иванович
Одиноков
Командир группы
Борис Молодчиков
Командир группы
Олег Васильевич
Беклемишев
Командир группы
Дмитрий
Дмитриевич
Иванов
Командир группы
Олег Сергеевич
Певцов
Командир группы
Илья Борисович
Колтон
Командир группы
Юрий Васильевич
Михайлов
Командир группы
Анатолий Геннадьевич
Крючков

Список подводников экипажа атомной подводной лодки “К-19”, погибших 4 июня 1961 г.

Капитан-лейтенант
Ю.Повстьев
Лейтенант
Б.Корчилов
Главный старшина
Б.Рыжиков
Старшина 1 статьи
Ю.Ордочкин
Старшина 2 статьи
Е.Кашенков
Матрос
С.Пеньков
Матрос
Н.Савкин
Матрос
В.Харитонов

Список подводников экипажа атомной подводной лодки “К-19”, погибших 24 февраля 1972 г.

Капитан 3 ранга
Л.Г.Цыганков
Старший лейтенант
С.Г.Ярчук
Лейтенант
В.В.Хрычиков
Мичман
Ф.К.Борисов
Мичман
В.Г.Николаенко
Мичман
А.И.Новичков
Главный старшина
А.Л.Х.Васильев
Старшина 1 статьи
А.П.Алексеев
Старшина 1 статьи
В.Е.Мосолов
Старшина 2 статьи
Н.И.Галкин
Старшина 2 статьи
П.И.Глушаков
Старшина 2 статьи
К.П.Марач
Старший матрос
Х.А.Волошин
Старший матрос
В.Ф.Губарев
Старший матрос
В.А.Кильдюшкин
Старший матрос
Р.К.Х.Муслимов
Старший матрос
В.В.Расюк
Старший матрос
И.А.Сербин
Старший матрос

Л.Н.Сидоров
Матрос
А.Н.Бабич
Матрос
В.В.Гринько
Матрос
Н.А.Ефимов
Матрос
А.Н.Захаров
Матрос
М.И.Кондратенков
Матрос
И.П.Мисько
Матрос
С.А.Ситников
Матрос
Б.Е.Худяков
Матрос
М.В.Шевчик

Список подводников экипажа атомной подводной лодки “Комсомолец”, погибших 7 апреля 1989 года

Капитан 1 ранга
Е.А.Ванин
Капитан 1 ранга
Т.А.Буркулаков
Капитан 2 ранга
О.Г.Аванесов
Капитан 2 ранга
В.И.Бабенко
Капитан 3 ранга
Ю.И.Максимчук
Капитан 3 ранга
А.В.Володин
Капитан 3 ранга
А.М.Испенков
Капитан 3 ранга
С.П.Манякин
Капитан 3 ранга
В.А.Юдин
Капитан-лейтенант
Н.А.Волков
Капитан-лейтенант
Е.В.Науменко
Капитан-лейтенант
С.А.Нежутин
Капитан-лейтенант
М.А.Смирнов
Капитан-лейтенант
И.Л.Сперанский
Старший лейтенант
С.Е.Марков
Лейтенант
В.В.Зимин
Лейтенант
И.А.Молчанов
Лейтенант
А.А.Шостак

Старший мичман
В.В.Ткач
Старший мичман
С.В.Замогильный
Мичман
С.С.Бондарь
Мичман
Ю.А.Бродовский
Мичман
М.Н.Валявин
Мичман
М.А.Еленик
Мичман
Ю.Ф.Капуста
Мичман
Г.В.Ковалев
Мичман
В.В.Колотилин
Мичман
А.В.Краснобаев
Мичман
С.В.Нахалов
Мичман
С.И.Черников
Старшина 2 статьи
С.П.Головченко
Старший матрос
И.О.Апанасевич
Старший матрос
Н.О.Бухникашвили
Старший матрос
Е.Э.Вершило
Старший матрос
С.К.Шинкунас
Матрос
А.А.Грундуль
Матрос
С.Ю.Краснов
Матрос
В.Ю.Кулапин
Матрос
А.В.Михалев
Матрос
В.И.Суханов

Матрос
В.Ф.Ткачев
Матрос
Р.К.Филиппов

Об авторах

Леонид Гаврилович ОСИПЕНКО — контр-адмирал, Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии, почетный гражданин города Обнинска. Родился в мае 1920 г. в Луганской области. В 1938 г. был зачислен добровольцем в Высшее военно-морское училище им. Фрунзе в Ленинграде. С декабря 1941 по ноябрь 1945 г. служил на Черноморском флоте, где принимал участие в боевых действиях на подводной лодке (девять боевых выходов). Участвовал в высадке десанта в Камыш-Буруне. С 1949 г. служил на Тихоокеанском флоте командиром подводной лодки. С 1955 по 1960 г. командовал первой атомной подводной лодкой “Ленинский комсомол”. За ее испытание удостоен звания Героя Советского Союза. С 1960 по 1979 г. — командир соединения, в 1979 г. ушел в отставку.

Лев Михайлович ЖИЛЬЦОВ — контр-адмирал, Герой Советского Союза. Родился в феврале 1928 г. в Подмосковье. С 1944 г. — курсант Ленинградского подготовительного училища, в 1949 г. окончил Каспийское военно-морское училище. Получил назначение на Черноморский флот. В сентябре 1954 г. назначен старшим помощником командира первой атомной подводной лодки. В июле 1962 г. удостоен звания Героя Советского Союза за первый поход на Северный полюс подо льдами в качестве командира атомной подводной лодки “Ленинский комсомол”. Окончил Военно-морскую академию, служил на Балтике, а с 1971 по 1976 г. — на Северном флоте. С 1976 по 1987 г. работал в Государственной приемке кораблей, в 1987 г. уволился в запас.

Николай Григорьевич МОРМУЛЬ — контр-адмирал, кандидат технических наук. Родился на Дону в станице Милютинской в марте 1933 г. Окончил Высшее военно-морское инженерное училище им. Дзержинского в Ленинграде в 1956 г. Тогда же получил назначение в экипаж первой атомной подводной лодки. Прошел путь от командира группы до начальника Технического управления Северного флота. На протяжении десяти лет занимался испытаниями атомных подводных лодок. Награжден 12 государственными наградами. В период службы на флоте занимал должности: — Заместителя командира отдельной бригады атомных подводных лодок (1964—1970 г.г.), Главного корабельного инженера — заместителя начальника технического управления Северного флота (1970—1974 г.г.), Заместителя Командующего флотилией атомных подводных лодок — Члена Военного Совета флотилии (1974—1978 г.г.), Начальника технического управления Северного флота (1978—1983 г.г.).

notes

Примечания

1

Листвинов Ю.Н. Первый удар. М.: Международные отношения, 1971. С.12.

2

Тейлор М. Ненадежная стратегия. М.: Воениздат, 1961. С.89.

3

Герасимов В.Н., Дробленков В.Ф. Подводные лодки империалистических государств. Л., 1960.

4

Адмирал Хаймэн Риковер — создатель атомных подводных лодок США.

5

В июне 1959 г. за создание первой атомной подводной лодки весь экипаж был отмечен государственными наградами. Матросы получили почетную среди моряков медаль Ушакова, офицеры — орден Красного Знамени. Старшему помощнику Льву Жильцову и командиру БЧ-5 Борису Акулову вручена высшая награда страны орден Ленина. Командир первой атомной Леонид Осипенко был удостоен звания Героя Советского Союза с вручением медали «Золотая Звезда» и ордена Ленина. Это была первая «Золотая звезда», врученная с момента окончания Второй мировой войны. Следующий Герой Советского Союза появится лишь через два года. Им будет первый космонавт Юрий Гагарин. — *Прим. И. Мормуля*

6

В те времена всюду царил план, который стремились перевыполнить, не думая особенно о целесообразности. Более того, чем политизированней был предлог для перевыполнения плана, тем это считалось лучше для коллектива. Поскольку экипаж нашей лодки состоял преимущественно из молодежи, кто-то из политработников изобрел «комсомольскую копилку». Все, что из трудового энтузиазма делалось сверх плана комсомольцами, заносилось туда. И потом уже шли соответствующие отчеты в вышестоящие идеологические организации, которые поощряли такие, иногда опасные, перевыполнения намного охотнее, чем просто добросовестный труд.

7

В 1966 г. в нашей печати появилась информация о групповом кругосветном подводном плавании советских атомных лодок. Они, как сообщалось, вышли с Кольского полуострова и пришли на Камчатку, преодолев Атлантический океан, пролив Дрейка и Тихий океан. Если измерять маршруты наших атомоходов, сделавших подобные переходы, штурманским циркулем, то до замкнутого круга (или орбиты) будет недоставать 10 тыс. км. — *Прим. Н.Мормуля.*

8

Реданский В. “Всплыть в полынье!” Мурманское книжное изд-во, 1973. С.12.

9

Наш расчет оказался точным: в плавании на полюс проблем с «бочками» не было. Зато когда суток через десять после возвращения мы снова вышли в море, отработавший свои 800 часов парогенератор немедленно потек.

10

Много позднее в такой ситуации окажется научно-исследовательское судно «Михаил Сомов» у берегов Антарктиды. На что рассчитывал капитан, залезая в паковый лед? Подсчитал ли кто-нибудь, во что обошлись стране спасательные работы? На флоте это называется так: создать своими безграмотными и безответственными действиями ЧП, а затем героически его расхлебывать.

11

Позднее довелось узнать, что такая возможность была реальна. Лишь через две недели после нашего плавания, 31 июля 1962 г., в арктических водах встретятся американские подводные лодки «Сидрегон» и «Скейт». Эта встреча произойдет всего лишь в 100 милях от ближайшей советской территории — Северной Земли — и в 330 милях от материковой части СССР. Оба корабля проведут противолодочные арктические учения с испытаниями средств обнаружения и имитацией торпедных атак.

12

По данным книги Букань С.П. «По следам подводных катастроф», за послевоенный период в ВМФ СССР погибло 11 подводных лодок, из них четыре атомных.

13

Морской сборник. 1992. № 10. С.33.

14

Никитин Л.Б. — один из первых подводников-атомщиков. После окончания Высшего военно-морского инженерного училища им. Дзержинского был назначен на «К-8». Получив серьезную дозу облучения во время аварии, категорически отказался списаться на берег. Был назначен командиром БЧ-5 на головную атомную подводную лодку, строившуюся на судоверфи «Красное Сормово» в Горьком. С должности заместителя командующего флотилией демобилизовался, живет в Риге.

15

Ее торпедные аппараты после столкновения были повреждены.

16

Операция по замене отработанных урановых блоков на новые, причем в отработанных содержится плутоний — «начинка» атомной бомбы.

17

РБИТС — руководство по боевому использованию технических средств. Разрабатывается ВМФ.

18

В Советском Союзе служба на офицерских должностях разрешена женщинам в должности рядовых, старшин, мичманов, офицеров, но не на кораблях.

19

Ракетоносцы США базируются в Англии (Холи-Лох), Испании (Рота), на Тихом океане.

20

Ведутся разработки мини- и суперавианосцев типа «плавучий остров» с водоизмещением 200 тыс.т для базирования береговой авиации.

21

Поступление в состав ВМС США ракетных подводных лодок нового проекта возможно после 2010 г.

22

Период полураспада плутония-239 — 24 тыс лет, цезия-137 — 33 года.